

# Information

## des Forums Flugplatz Dübendorf

**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 / Internet: <http://www.forum-flugplatz.ch> / E-Mail: [info@forum-flugplatz.ch](mailto:info@forum-flugplatz.ch)

Liebe Vereinsmitglieder

Sehr geehrte Interessentinnen und Interessenten,  
«My Name is Patton» sagte eine Enkelin des legendären amerikanischen Generals im Zweiten Weltkrieg, Georg S. Patton und reichte dem Fahrer eines «Sherman-Panzers» die Hand zum Gruss. Geschehen und miterlebt am 12. Dezember des vergangenen Jahres auf dem «Place McAuliffe» in Bastogne (Belgien) anlässlich der Feierlichkeiten zum 65. Jahrestag der Ardennenschlacht. Aus diesem Anlass defilierten rund 400 Weltkrieg-Militärfahrzeuge vor mehreren Tausend Zuschauern mitten durch die Stadt. Nun, es ist bereits das dritte Mal, dass ich im letzten Jahr mit Freunden die Ardennen und die Küstengebiete der Normandie besuchte, immer auf der Suche nach Antworten: Was können wir von der Geschichte lernen? Nur ein persönlicher Augenschein am Ort des Geschehens kann einen oberflächlichen Eindruck von dem vermitteln was die Bevölkerung damals erlitten hat. Aber auch was Soldaten auf beiden Seiten unter widrigsten Bedingungen an Schmerz, Leid und Entbehrungen, z.T. bei minus 26° in den sog. «Foxholes» bei Bastogne wiederfahren ist. Hunderttausende waren es, die nicht einmal ihr eigenes Land verteidigten, sondern nach Europa befohlen wurden, um unter Einsatz ihres Lebens dieses vom Naziregime zu befreien.

Beim Anblick der ehemaligen Kriegsschauplätze stellte ich mir die 7000 jungen Schweizer Männer vor, die bereits während der Rekrutenschule in einen unüberwindlichen Schockzustand geraten. Auslöser seien «die Sonntagswache, abgelehnte Urlaubsgesuche, Nachtübungen die wenig Schlaf in Aussicht stellen oder dass man allenfalls nass werden könnte». Alles Gründe um inskünftig sein Heil im Zivildienst zu suchen.

Oder wir stürzen uns im Vorfeld von wichtigen Rüstungsvorhaben oder Abstimmungen in eine «militärpolitische Sinnkrise» und stellen, sobald ein finanzielles Opfer abverlangt wird, die Legitimität unserer Armee oder Teile davon in Frage, derweil ohne Wimpernzucken milliardenschwere Auffangnetze z.B. für die Rettung einer Bank oder einer Fluggesellschaft ausgebreitet werden. Oder es werden Milliardenbeträge in die Wohlfahrt, die Auslandhilfe, das Asylwesen oder in das Vergnügen (Expo 01) gebuttert.

Ja, es ist der Kelch des unsäglichen Schmerzes zweier Weltkriege, der schadlos an uns vorbei ging. Nicht auszuschliessen, dass genau das der Grund ist, weshalb wir, gemessen am BIP, von allen europäischen Ländern am wenigsten für unsere Landesverteidigung ausgeben wol-

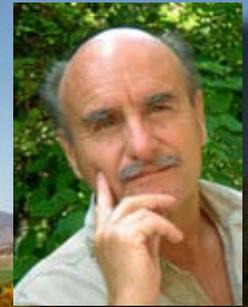
len. Die Schweiz, sonst in vielen Disziplinen an der Spitze, ist europaweit unrühmliche Trägerin der roten Laterne auf der Liste der Militärausgaben. Wen wundert's, dass unangenehme Wahrheiten über den Zustand unserer Armee beinahe schon jeden Tag ins Haus flattern. Und einmal mehr erreicht uns die Nachricht, dass das verfehlte Stationierungskonzept - nicht zum ersten Mal aus Meteo und Schneegründen - den WEF-Einsatz der Luftwaffe während einer kritischen Phase beinahe zu Fall gebracht hat.

Liebe Vereinsmitglieder, General Patton war ein unbequemer aber erfolgreicher General. Er gilt in der Literatur als Beispiel dafür, dass es oft die besten Leute sind, die den Vorgesetzten Probleme bereiten. Das müsste im Grunde aber nicht sein, denn erst wenn erkannte Mängel auch genannt werden dürfen, gibt es Hoffnung auf deren Behebung. Ihr Peter Bosshard,



Nachgestellte Szene von der Ardennenschlacht im Dezember 1944 / Museum Diekirch (Luxemburg)

# Ohne Kohle kommt die Lok ins stottern...



Peter Bosshard

## ...oder droht gar der Zug zu entgleisen?

Ein bekannter Schweizer Publizist meldete mir kürzlich von der Medienfront: «Der ganze VBS-Zug fährt noch, aber langsamer, erstens aus Kohlemangel und zweitens infolge des z.T. verlotterten Wagen- und Schienenmaterials. Der Zugführer kämpft sich von Wagen zu Wagen, um unmittelbar von den Mitreisenden die Wahrheit über die Eisenbahn zu erfahren, auch von den blinden Passagieren. Er besteigt hin und wieder sein Militärfahrrad, um den Zug von aussen zu begleiten, zu beobachten und herauszufinden, wer denn im Versteckten die Wagenbremse betätigt.»

«Der Zugführer kann mittlerweile die Leistungen des Lok- und der Wagenführer beurteilen, will jedoch einzelne davon nicht im Fahren auswechseln, obschon sie mit ihren Fehlmanipulationen den ganzen Eisenbahnzug und die Stationen gefährden. Die Kollateralschäden infolge brusker Brems- und Anhaltenmanöver zwecks Personalwechsel wären zur Zeit zu gross. Möglicherweise wird der eine oder der andere den Zug mittels einer «chinesischen Lösung» verlassen.» Der Märchenfaden liesse sich beliebig weiter spinnen, wäre da der Publizist nicht dem eisigen Umfeld eines Medienmarsches im tiefverschneiten Wald zum Opfer gefallen. Wie den Pressebildern zu entnehmen war, ging die schreibende Zunft mangels Bodenhaftung gleich reihenweise zu Boden.

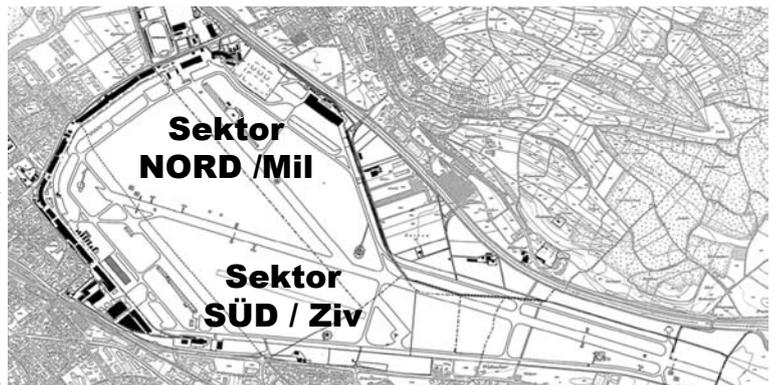
Der Zugführer ist in der Tat nicht zu beneiden, das Erbe wiegt schwer und lässt sich nicht einfach abschütteln. Verantwortung übernehmen ist das eine, sie auch mit allen Konsequenzen zu tragen, das andere. Solange «Abgetretene» für den verursachten Schaden nicht zu Rechenschaft gezogen werden, bleibt das vielzitierte Bonmot «Verantwortung übernehmen» leider als pure «Worthülse» auf der Strecke. **Was Not tut, ist jetzt beherzter Einsatz damit der Zug wieder in Fahrt kommt und nicht entgleist. Die notwendigen Mittel sind der Armee, allenfalls mit einem Spezial- oder Notkredit zur Verfügung zu stellen, um den Tiger-Teilersatz spätestens in das Rüstungsbudget 2012 aufnehmen zu können. Der Flugplatz Dübendorf soll, unabhängig vom Sicherheitspolitischen Bericht, im Etat des VBS belassen werden.**

## Der Flugplatz Dübendorf wird von der Luftwaffe gebraucht

Dem allmählich zum Trauerspiel ausartende Hinauschieben des Entscheidendes betr. Zukunft des Flugplatzes ist ein

Ende zu setzen. **Der Bedarf seitens der Luftwaffe ist ausgewiesen und begründet.**

Die potentiellen Investoren brauchen Planungssicherheit über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren. Das Inventar, was ab 1. Januar 2015 von der vorhandenen Infrastruktur für eine zivilaviatische Nutzung zur Verfügung stehen soll, z.B. Bauten, Hangars und Grundstücke, die vermietet oder im Baurecht vergeben werden können, soll ausgeschieden werden. Unter Wahrung des Prinzips des freien Wettbewerbs, der Chancengleichheit und der Transparenz sollten Nutzungsverträge zwischen dem VBS (Armasuisse) und Interessenten direkt ausgehandelt werden.



## Aviatisches Mischnutzungskonzept

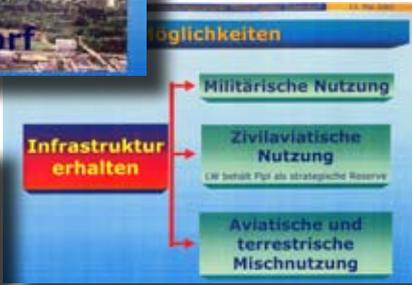
Das am 30. November 2009 dem Amt für Raumplanung + Vermessung präsentierte, hauptsächlich in enger Zusammenarbeit mit der AVIA erstellte Mischnutzungskonzept basiert auf der Vorgabe, dass die Luftwaffe beabsichtigt, den Flugplatz über das Jahr 2014 weiter zu betreiben. Als Kostenträger braucht es jedoch die Ansiedlung von aviatischen Unterhaltsbetrieben die Gewähr bieten, dass in der Regel nur Werkverkehr für Flugzeuge der Kategorie Businessjets während bestehenden Betriebsflugzeiten stattfindet. Die Vorteile liegen auf der Hand: Aufteilung der Betriebskosten, schnelle Realisierbarkeit, Investitionsschutz für gut über hundert Millionen Franken an Infrastrukturbauten, Erhalt der Grünfläche, Schaffung von 450-500 Arbeitsplätzen, Aufbau von ca. 30 Ausbildungsplätzen, hohe Wertschöpfung sowie die Offenhaltung von Handlungsspielraum für kommende Generationen. Die aviatische Mischnutzung schafft Synergien beispielsweise durch eine Zusammenarbeit mit der ortsansässigen Eidg. Materialprüfungsanstalt für die Weiterentwicklung von luftfahrttechnischem Know-how. **Die Stadt Dübendorf hat mit dem besonderen Heimvorteil eines Flugplatzes die einzigartige Chance, zu einem bedeutenden Zentrum der Luftfahrttechnologie heranzuwachsen.** PB

# Die Bemühungen für den Erhalt des Flugplatzes seit 1990

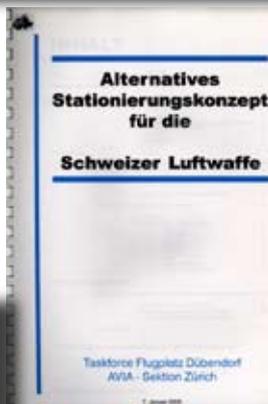
Unser Kampf um den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf geht zurück auf das Gründungsjahr 1990 und unser Engagement zur Modernisierung der Luftwaffe im Jahr 1993. Wer jedoch erwartet hat, mit der Beschaffung der F/A-18 wäre der Flugplatz langfristig gesichert, wurde allerdings enttäuscht. Nach der Jahrtausendwende schossen utopische Projekte wie Unkraut aus dem Boden während dem das «Dreamteam Schmid/Keckeis» wenig später mit dem verfehlten Stationierungskonzept noch eins draufsetzte. Schlussendlich musste u.a. nach der Vergnügungsmilliarde für die Euro wieder gespart werden - vorzugsweise bei der Armee. 2004 öffneten die Anrainergemeinden für die Verteidigung des Flugplatzes die Schatulle (ca. 65'000 Franken) und bliesen nach der präsidialen Fehlbesetzung im Dübendorfer Stadtrat im Jahr 2006 ein Jahr später zum Halali gegen eine aviatische Weiternutzung. Im Jahr 2002 wurde übrigens ein Workshop einberufen, bei der auch das kantonale Amt für Raumordnung + Vermessung vertreten war. Die Leitung und Moderation oblag damals Wilhelm Natrup von der Firma Basler + Partner AG, Zürich, der seit August 09 Chef des Amtes für Raumordnung + Vermessung ist. Jene Stelle also, die wesentlich an der Durchführung der



2002



2004



Ende 09 abgeschlossenen Testplanung beteiligt war. Unser Beitrag für den Workshop war die Präsentation eines Mischnutzungskonzeptes mit militärischem- und zivilem Flugbetrieb mit Fokus auf Werkverkehr für Unterhaltsbetriebe. Diese, vor rund 8 Jahren bereits initiierte Idee mit hoher und rascher Wertschöpfung sowie geringster Umweltbelastung ist bis heute Grundlage weiterer Aktivitäten geblieben. Ebenfalls 2004 folgte die Parteienaktion der lokalen SVP, FDP, EVP, DP, FREIE sowie dem Gewerbeverein mit sieben Briefen an den damaligen Chef VBS, er möge dem Stationierungskonzept aufschiebende Wirkung erteilen und mit dem Abzug der Kampfflugzeuge zuzuwarten.

2005

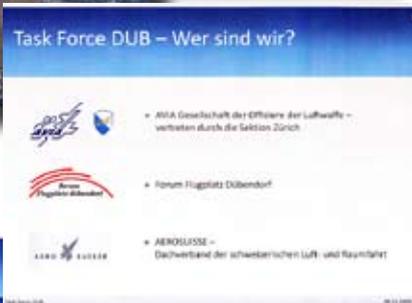


2008



Am 7. August 2004 gründeten wir mit der AVIA Sektion Zürich die Taskforce Flugplatz Dübendorf und am 7. Januar 2005 fand im Bundeshaus bereits eine Medienkonferenz statt, wo das mit hohen Offizieren der Luftwaffe mitentwickelte «Alternative Stationierungskonzept» vorgestellt wurde. Mit dabei waren u.a. die SVP Nationalräte Max Binder und Roland Borer sowie Brigadier aD Ruedi Läubli. Am 28. Juni 07 erfolgte zusätzlich die Eingabe zur Vernehmlassung des Sachplan Militär (SPM). Abschliessende Antworten seitens des VBS stehen bis heute immer noch aus.

2009



Am 10. April 2008 präsentierten Matthias Löchel und Felix Boller eine vielbeachtete Masterarbeit im Rahmen des Executive MBA Studiums der Universität Zürich «Nutzungsvarianten für eine nachhaltigen Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf mit aviatischer Nutzung» und im Mai 2009 lieferten Alain Fleury und Eliane Zeller ihre Bachelorearbeit über das «Wirkungsgefüge Flugplatz Dübendorf» an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ab.

2009



Inzwischen wurde in enger Zusammenarbeit mit der AVIA Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe fleissig an der weiteren Ausgestaltung eine Mischnutzungs-Konzeptes gearbeitet. Am 30. November 09 wurde auf Anfrage das Konzept den Vertretern des Amtes für Raumordnung + Vermessung sowie weiteren Teilnehmern, die in die Testplanung des Zürcher Regierungsrates involviert waren, präsentiert.

Das vorgestellte Konzept beinhaltet die Studie «Optimierung des volkswirtschaftlichen Gesamtnutzens des heutigen Flugplatzes Dübendorf» vom Team Dr. Jürg Lindecker und Ruedi Kurth von eGovern AG, Zürich. In dieser Studie wurden die Ergebnisse der einzelnen Testplanungen mit Hilfe des Entscheidungsfindungsinstrumentes «decisionMaker» verglichen und ausgewertet. Man kann es drehen und wenden wie man will, eine aviatische Mischnutzung ist in jeder Hinsicht die erfolgversprechendste aller Varianten.

Nun wäre der Dübendorfer Stadtpräsident gut beraten, diese Steilvorlage für eine erfolgversprechende Zukunft des Flugplatzes im anstehenden Wahlkampf aufzunehmen statt einem utopischen Innovationspark, der weit und breit keinem Bedürfnis entspricht, nachzuhängen. PB

# Naturparadieses Flugplatz Dübendorf?!



**Markus Gisel**  
Vorstand Forum  
Flugplatz Dübendorf

## Ein Flugplatz ein Naturparadies?

Dies mag manchem Leser widersprüchlich erscheinen. Doch bei genauem hinsehen stellt man schon bald fest, dass dies so absurd nicht ist. Als Beispiel sei der interkontinentale Flughafen Zürich-Kloten genannt. In einer Broschüre der Flughafenbetreiberin UNIQUE ist da zu lesen «Mitten im dicht besiedelten und intensiv genutzten Zürcher Unterland existiert eine der vielseitigsten Riedlandschaften der Schweiz. Wenige Meter vom Pistenrand entfernt, gut geschützt vor Störungen durch naturliebende Erholungssuchende, befindet sich ein 0.74km<sup>2</sup> grosses Naturschutzgebiet. (...) Seltene Pflanzen- und Tierarten finden darin noch Lebensräume, wie sie ursprünglich im ganzen Mittelland grossflächig vorhanden waren.» Und einer Druckschrift des Naturschutz Illnau-Effretikon, welche für eine Vogelekursion zum nahegelegenen Flugplatz warb, kann folgendes entnommen werden „Aus menschlicher Sicht scheint ein Flughafengelände nicht besonders attraktiv für Vögel zu sein: Lärm, Abgase und die Gefahr des Zusammenstosses mit einem Flugzeug, weit und breit kein Baum, kein Busch zwischen den Pisten, nur eintönige Graslandschaft. Doch genau das ist es, was gewisse Vogelarten anzieht: diese steppenähnliche Landschaft hat es Bodenbrütern wie Feldlerche, Wachtel, Kiebitz oder Graumammer angetan.

So ist es zum Beispiel für den Kiebitz wichtig, herannahende Feinde schon früh zu sehen, deshalb meidet er Gebiete, in denen Hecken einem Fuchs Deckung gewähren oder Bäume, die den Krähen das Ausspionieren seines Nestes ermöglichen. Damit eine Feldlerche ihre Brut erfolgreich aufziehen kann, darf ihre Wiese nicht in so kurzen Abständen gemäht werden, wie das in der intensiv betriebenen Graslandwirtschaft der Fall ist.“ Und weiter steht da zu lesen „Neben den Wiesen zwischen den Pisten beherbergt der Flughafen Naturschutzgebiete, in denen eine anders geartete Vogelwelt ihren Lebensraum hat: Büsche

und Hecken ziehen Nachtigall, Fitis und Neuntöter an – auch sie kämpfen in unserer ausgeräumten und intensiv genutzten Landschaft um's Überleben und profitieren nicht zuletzt auch davon, dass das Gelände nicht zugänglich und damit weitgehend störungsfrei ist.

Was für die Fauna gilt, versteht sich von selbst für die Flora. Die Feuchtgebiete, Riet- und Magerwiesen beherbergen eine grosse Vielfalt an Pflanzen, namentlich auch Orchideen, von denen einige Arten auf dem Flughafen einen der letzten Standorte im Kanton Zürich haben, wie zum Beispiel die Spitzorchis.“ Der Kanton Zürich, und mit ihm die Naturschützer und alle welche sich an Gottes Natur erfreuen, sollten sich glücklich schätzen, dass es in der Region nebst dem Flughafen Kloten ein weiteres, grossräumiges, Reservat mit den eben aufgezeigten Vorzügen gibt, welches es zu schützen gilt – den Militärflugplatz Dübendorf und mit ihm die grossen dazugehörigen naturbelassenen Freiflächen! Mit der Rettung des Flugplatzes Dübendorf könnten zwei Fliegen mit einem Schlag getroffen werden! Nebst der in wirtschaftlich angespannten Zeiten prioritären Arbeitsplatzsicherung könnte eine wohl einmalige Flora und Fauna der Nachwelt erhalten bleiben! Hier sieht man übrigens auch Störche, Graureiher und diverse Raubvogelarten Ihre Kreise ziehen! Es sollte eigentlich logisch sein, dass sich nicht nur die Freunde der Luftwaffe und wirtschaftlich interessierte Kreise für den Weiterbestand des Flugplatzes Dübendorf einsetzen, sondern mit ebensolchem Elan – die Naturschützer!



## **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



## Die Sicherstellung der Lufthoheit ist in der Bundesverfassung fest verankert

Jacqueline Hofer  
 Gemeinderätin SVP  
 Vorstand Forum  
 Flugplatz Dübendorf

Der oberste Auftrag der Schweizer Armee umfasst den Schutz von Land und Leute. Die Wahrung und Sicherstellung der Lufthoheit ist Kern- und Dauereinsatz-Aufgabe der Schweizer Luftwaffe. Eine aktive Luftraumüberwachung ist aber nur dann möglich, wenn die Durchhaltefähigkeit während mehreren Wochen gegeben ist. Daher ist es unerlässlich, dass nicht nur die Operationszentrale dauernd besetzt ist, sondern auch die entsprechenden Interventionsmittel rund um die Uhr einsatzbereit sind. In Ländern wie Deutschland und Frankreich stehen permanent genügend Kampfflugzeuge zur Verfügung, welche auf verschiedenen Flugplätzen stationiert sind. Hier ist offensichtlich der politische Wille vorhanden, die Einsatzbereitschaft einer Luftwaffe, besonders in Zeiten vielschichtiger Bedrohungsformen, auf hohem Bereitschaftsniveau zu halten. Das bedeutet aber auch, ausreichend finanzielle Mittel bereitzustellen, um diesen Auftrag, der schlussendlich zur Stabilisierung beiträgt, erfüllen zu können.

### „Taking things for granted“

(Dinge für selbstverständlich halten)

Es ist ein massiver Irrtum zu glauben, dass die Sicherheit in unserem Land eine Selbstverständlichkeit ist. Die Unbekümmertheit armeefeindlicher Strömungen in unserem Land ist äusserst bedenklich. Diese Gutmenschenpolitik ist ein Stolperstein, der im Endeffekt zum sicheren Fall führt.

Der Wert der Sicherheit hat nach wie vor grösste Bedeutung. In der Schweiz ist die Gewährleistung der Sicherheit zu einem grossen Teil dem täglichen persönlichen Einsatz der Mitglieder der Schweizer Luftwaffe zu verdanken. Sie leisten u.v.a. einen äusserst wertvollen Luftpolizei Dienst, um die nationale Lufthoheit zu garantieren, den Luftraum über der Schweiz zu sichern, die Benutzung der Luftverkehrswege zu gewährleisten und Land und Leute, Anlässe und Objekte vor Gefahren aus der Luft zu schützen.

### Ein klares Nein zur GSOA-Initiative gegen die Beschaffung von Kampfflugzeugen

Die armeefeindliche und realitätsfremde Initiative der Gruppe Schweiz ohne Armee (GSOA) ist entschieden zu bekämpfen. Stattdessen ist die Schweizerische Landesverteidigung auf allen politischen Ebenen zu unterstützen

und mit genügend finanziellen Mitteln zu stärken. Armeegegner, meist Personen, die sich offenbar wenig mit der Geschichte und den Fakten befassen, kämpfen mit aller Vehemenz und reinem Machtgehabe gegen die Interessen der Schweizerischen Landesverteidigung und somit gegen die Interessen unseres Landes. Anstatt eine Stabilisierung herbeizuführen, verzögern unnötige politische Debatten wichtige Entscheide. Der Schaden ist heute bereits enorm.

### Jetzt sind Entscheide zugunsten unserer Landesverteidigung gefordert

Unsere Luftwaffe ist mittlerweile mit gravierenden Engpässen konfrontiert. Die betagten, über 30 Jahre alten F-5E-Tiger-Kampfflugzeuge sind weder wettertauglich noch verfügen sie über die nötige Kampfkraft. Ein Ersatz ist dringendst notwendig, denn mit lediglich 33 F/A-18 lässt sich die eingangs erwähnte Durchhaltefähigkeit während einer längeren Zeitperiode nicht sicherstellen.

Krisenlagen und deren Entwicklung können naturgemäss nicht prognostiziert werden. Eine andauernde Krise mit einem 24-Stunden Einsatz wäre bereits heute für die Schweizer Luftwaffe problematisch. Das mittlerweile leider drastisch eingeschränkte Einsatzspektrum, insbesondere die Vergabe der Erdkampf- und Aufklärungskompetenz rufen nach dringend benötigten finanziellen Mitteln. Auch diese Lücken sind mit der Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen zu schliessen.

Die überalterte Tiger-Flotte ist dringend abzulösen, den die rasche Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen ist nicht nur eine friedenssichernde und sicherheitspolitische Notwendigkeit, sondern auch im Hinblick auf die Kompensationsgeschäfte auch von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Als gebürtige Dübendorferin rufe ich alle Parlamentarierinnen und Parlamentarier in Bundesbern auf, den ständigen Sinkflug des Verteidigungsbudgets endlich zu stoppen. Es braucht genügend finanzielle Mittel um die Schweizerische Armee zu einer der Besten zu machen. Denn ich bin nicht bereit, unser Land, unsere Freiheit und Eigenständigkeit aufzugeben.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!



**Orlando Wyss**  
Kantons +  
Gemeinderat SVP

Aufnahme Schweizer Luftwaffe

## Nur Sicherheit garantiert ein Leben in Freiheit und Unabhängigkeit

Die Sicherheit unseres Staates, welcher 1848 gegen den Widerstand der feudal aufgebauten Rechtsordnungen unserer damaligen Nachbarländer durchgesetzt werden konnte, wurde seit dieser Zeit durch unsere Armee garantiert. Nachdem 1989 das System des realen Sozialismus zusammenbrach, folgte eine Orientierungslosigkeit, welche bis heute anhält. Mit dem Verschwinden der klassischen Feindbilder nach dem Mauerfall in Berlin, kamen Träume von der glückseligen Zukunft ohne militärische Auseinandersetzungen und des immerwährenden Friedens auf. Was vor 1989 undenkbar gewesen wäre, sich für eine Halbierung oder gar Abschaffung unserer Armee einzusetzen, wurde salonfähig. Naive Träumer solidarisieren sich mit denjenigen Kräften, welche eine Schwächung unseres Landes mit ihren ideologischen Zielvorstellungen im Blickfeld haben. Diesen ist eine selbstbewusste, unabhängige und auf ihre Stärken konzentrierte Schweiz ein Dorn im Auge. Sie träumen von einem grösseren Gebilde, eingebunden in eine Gemeinschaft von Etatisten, bei denen der Begriff Demokratie wohl noch vorkommt, aber mit unserer direkten Demokratie nichts mehr gemein hätte. Diese wäre in einer solchen Staatsform auch nur störend, genau so, wie unsere immerwährende bewaffnete Neutralität, welche wir uns in unserer Verfassung vorgegeben haben. Darum forcieren diese Kreise die Schwächung unserer direkten Demokratie, unserer Neutralität, welche uns Jahrhunderte lang vor kriegerischen Auseinandersetzungen geschützt hat und auch unserer Armee, welcher der Garant unserer demokratischen Staatsform ist.

Was wir aus der Geschichte lernen können, ist die Tatsache, dass es ohne innere und äussere Sicherheit kein Leben in Freiheit und Unabhängigkeit gibt. Dies zeigen uns die Beispiele derjenigen Länder, welche um diese Ziele ringen. Unser Wohlstand ist auf dieser Tatsache aufgebaut und es erstaunt nicht, dass so viele Menschen, aber auch Firmen in unser Land kommen wollen. Hätten wir diese Sicherheit nicht in unserem Land, wären wir für alle diese Zuwanderer nicht so attraktiv.

Damit wir diese Sicherheit bewahren können, müssen wir unserer Armee Sorge tragen. Unsere Unabhängigkeit bewahren wir nur, wenn auch unsere Landesverteidigung

souverän und eigenständig bleibt. Dies bedeutet für ein kleines Land, wie wir es sind, enorme Anstrengungen. Eine funktionierende Armee zu besitzen setzt voraus, auch eine Luftwaffe zu haben, welche jederzeit ihre luftpolizeilichen Aufgaben erfüllen kann. Jedem, welcher sich in den letzten Jahren mit den immer häufiger werdenden Kriegen in dieser Welt befasst, weiss, wie wichtig eine funktionierende Luftwaffe ist.

Die schleichende Erosion des Wehrwillens derjenigen, welche man als 89-Generation bezeichnen kann, ist am Beispiel des Militärflugplatzes Dübendorf am besten zu dokumentieren. Nicht nur linke Armeeabschaffer, welche jedes Ziel unterstützen, um die Armee zu schwächen, sind die treibenden Kräfte für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf. Auch bürgerliche Politiker, welche unsere Unabhängigkeit und Freiheitsrechte nicht mehr als oberstes Ziel verfolgen, haben mit einem Innovationspark eine grössenwahnsinnige Vision entwickelt, bei welcher es einem fast die Sprache verschlägt. Unterstützt werden sie neuestens noch von einem Stadtrat Dübendorf, welcher bis vor kurzem dem Flugplatz als grossem Arbeitgeber die Solidarität und Unterstützung versprach, um dann wie eine Fahne im Wind von einem Tag zum anderen das Gegenteil zu propagieren. Das Versprechen, für den Militärflugplatz einzustehen, bis ein Entscheid des Bundesrates die Schliessung verfügen würde, galt plötzlich nicht mehr.

Dieser Entscheid des Bundesrates steht immer noch aus. Nach der für die Armee unheilvollen Ära Schmid/Keckeis hat sich die jetzige Führung unter Bundesrat Maurer und Armeechef Blattmann zum Ziel gesetzt, das Stationierungskonzept der Luftwaffe nochmals gründlich zu analysieren. Es dürfte für viele keine Überraschung sein, wenn auch in Zukunft der Militärflugplatz Dübendorf zur Infrastruktur unserer Landesverteidigung gehören würde. Wie der Stadtrat Dübendorf mit den Verantwortlichen des Militärflugplatzes dann wieder zusammenarbeiten will, wird spannend sein zu erfahren. Am besten wieder mit einem Wendehalsmanöver. Dies wird für die treibenden Kräfte innerhalb dieses Stadtrates eine Ernüchterung darstellen, aber für die Sicherheit unseres Landes die richtigen Prioritäten setzen.



## Bürger engagieren sich für neue Kampfflugzeuge

*Es ist mir eine besondere Ehre einen Prolog zu nachfolgendem Artikel von Erich Grätzer (Luftwaffen-Oberstleutnant a.D.), mit Hans-Ulrich Helfer (FDP-Politiker) Co-Gründer der Informationsgruppe «PRO-Kampfflugzeuge», zu verfassen. Die beiden Persönlichkeiten verstehen sich als Initiatoren und Animatoren für einen bürgernahen Abstimmungskampf PRO neue Kampfflugzeuge und gegen die Armeegegner sowie radikalen Armeeabschaffer.*

*Im Zentrum der Argumentation stehen deutlich die Freiheit, Unabhängigkeit und Selbstbestimmung aller Bewohner der Schweiz (siehe auch [www.PRO-Kampfflugzeuge.ch](http://www.PRO-Kampfflugzeuge.ch)). Nach der Lektüre seines Beitrages kommt bei mir unwillkürlich der Gedanke auf, «was wäre wenn?» Ja, was wäre wenn allgemein bekannt würde, dass uns der Kauf des Tiger Teil-Ersatzes nichts kosten würde? Dass unsere Volkswirtschaft unter dem Strich noch «vorwärts» machen würde? Nein, ich bin nicht von allen guten Geistern verlassen! Wenn man den Zahlen im nachfolgenden Artikel glauben darf – und ich habe keinen Grund daran zu zweifeln, dann bedeutet der Kauf neuer Kampffjets für unser Land nicht nur sicherheitspolitisch einen Gewinn, sondern auch fiskalisch!*

*Dies mag so manchen notorischen Gegner aus dem Lager der GSoA und deren Sympathisanten aus der Fassung bringen, denn jetzt gehen ihnen die Argumente aus! Nur schade, dass der Fokus bislang fast ausschliesslich auf den Kostenfaktor gerichtet war. Den Effekt von Kompensations- und Offsetgeschäften hat man offensichtlich bisher einfach ausgeblendet! Aber lesen Sie doch selbst! Markus Gisel*

**Dübendorf wurde nicht bekannt als Stadt an der Glatt, sondern weil es hier einen Flugplatz hat.**

**Dieser einzigartige Heimvorteil bietet die Chance, Dübendorf zu einem bedeutenden Zentrum der Luftfahrttechnologie zu machen!**

### Warum neue Kampfflugzeuge - JETZT!

Die Informationsgruppe PRO-Kampfflugzeuge informiert über die Notwendigkeit des raschen Ersatzes der veralteten Tiger-Kampfflugzeuge.

Internationales Recht gibt dem Nationalstaat die Lufthoheit über seinem Territorium und verpflichtet ihn damit gleichzeitig zur Wahrung der Sicherheit in seinem Luftraum – im Falle der Schweiz mit eigenen Mitteln (Neutralitätsrecht).

Unsere Bundesverfassung schreibt die Sicherstellung der Lufthoheit vor. Das ist Aufgabe der Luftwaffe:

#### In Friedenszeit Flagge zeigen

- Die Nationale Lufthoheit sicherstellen
- Den Luftraum über der Schweiz sichern
- Die Benutzung unserer Luftverkehrswege gewährleisten
- Anlässe und Objekte vor Gefahren aus der Luft schützen

#### In Krisensituationen schützen

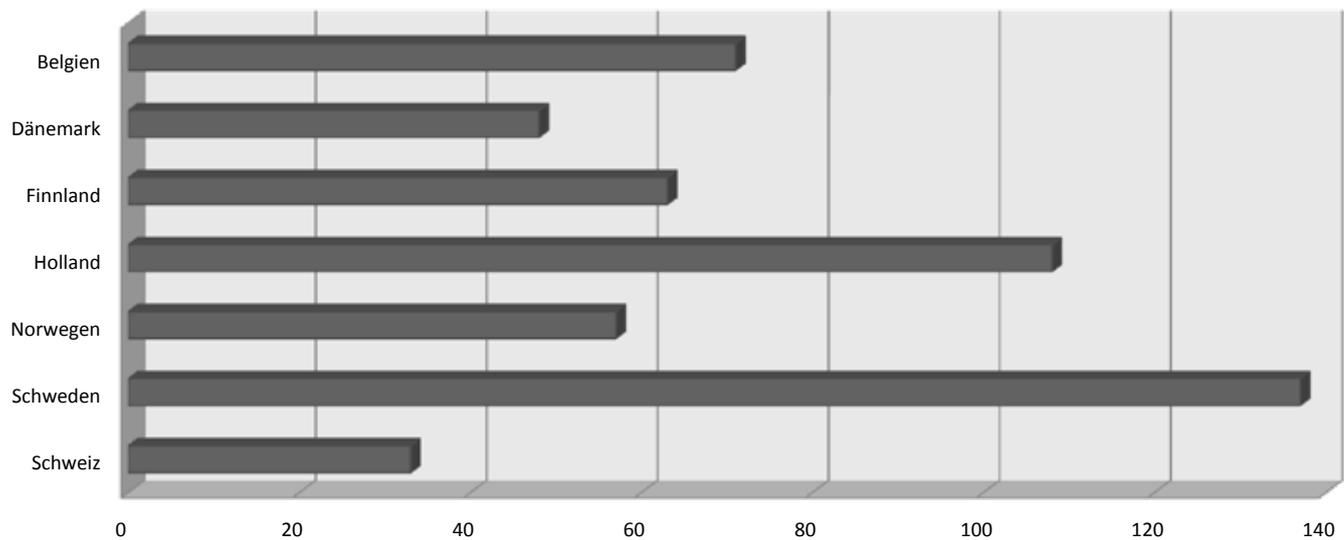
- Luftraumverletzungen verhindern
- Benützer des Luftraumes schützen
- Bevölkerung vor Bedrohungen aus der Luft schützen

#### Im Kriegsfall verteidigen

- Luftaufklärung
- Luftraum verteidigen
- Luftüberlegenheit sichern
- Angriffe aus der Luft abwehren
- Bodentruppen im Einsatz für die Landesverteidigung unterstützen

**Dafür braucht unsere Luftwaffe geeignete moderne Mittel in genügender Zahl**

## Vergleich der Anzahl Kampfflugzeuge



	Schweiz	Schweden	Norwegen	Holland	Finnland	Dänemark	Belgien
anreihen1	33	137	57	108	63	48	71

## Zu den Beschaffungs-Kosten

Im Entlastungsprogramm 2003 für die Bundesfinanzen wurde festgehalten, dass die Finanzierung des neuen Kampfflugzeuges über einen Spezialkredit erfolgen soll. In der langfristigen Planung der Finanzierung der Armee (Masterplan) war im Jahre 2004 für die kommende Beschaffung von 33 neuen Kampfflugzeugen als Ersatz der veralteten 54 F-5 Tiger-Kampfflugzeuge ein korrekter Betrag von CHF 4 Mia eingesetzt. Die Planung

2006 präziserte den Betrag mit 3 – 5 Mia. Im Jahr 2007 wurde dieser Betrag auf nur noch 2.7 Mia. und schliesslich im Jahr 2008 nochmals auf 2.2 Mia. reduziert. Bundesrat Ueli Maurer übernahm also eine finanzielle Vorgabe von nur noch CHF 2.2 Mia. für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge.

**Mit diesem Betrag ist der Kauf von 33 Kampfflugzeugen nicht möglich.**

## Kosten des Waffensystems Kampfflugzeug

Die aufgeführten Werte stellen eine Grössenordnung dar und beruhen auf heute öffentlich zugänglichen Informationen. Anpassungen sind nach Bekanntgabe der offiziellen Evaluationsergebnisse mit Kostenangaben der Anbieter möglich.

### TTE Programm - Lebensdauer 40 Jahre (Werte CHF in Mio., Quellen: Presse)

Anzahl Flugzeuge	Typ	Beschaffungskosten		Betriebskosten Nutzungsdauer 40 Jahre	Gesamtkosten Nutzungsdauer 40 Jahre	Kosten pro Flugzeug und Jahr
		Total	pro Flugzeug			
22	Eurofighter / Rafale	4'000	182	2'600	6'600	7.50
12	Eurofighter / Rafale	2'200	183	1'800	4'000	8.33
22	Gripen	2'200	100	1'800	4'000	4.55

### Als Vergleich: Kosten F/A-18\* - Lebensdauer 30 Jahre (Werte CHF in Mio., div. Quellen)

Anzahl Flugzeuge	Typ	Beschaffungskosten		Betriebskosten Nutzungsdauer 30 Jahre	Gesamtkosten Nutzungsdauer 30 Jahre	Kosten pro Flugzeug und Jahr
		Total	pro Flugzeug			
34	F/A-18	3'300	97	6'400	9'700	9.51

- \* Initial zusätzlich 250 Mio. für bauliche Anpassungen Infrastruktur nicht inbegriffen
- \* Erstlieferung 1996 - geplante Lebensdauer 30 Jahre, Ablauf Herstellersupport 2020
- \* Nachrüstung bis 2008 = 1400 Mio. in Unterhalt inbegriffen, weitere Nachrüstungen nicht berechnet
- \* Effektive Kosten pro Flugzeug / Jahr 9.80, da real nur 33 Flugzeuge (1 Verlust)

## Schweizer Industriebeteiligung im Umfang von 2,2 Milliarden Franken

„Die Kampfflugzeugbeschaffung (TTE) für 2,2 Milliarden Franken verpflichtet den ausländischen Lieferanten, ein Schweizer Industriebeteiligungsprogramm (Kompensationsgeschäfte / Offsetgeschäfte) im Umfang von 2,2 Milliarden Franken zu realisieren... Hunderte von Schweizer Unternehmen können an solchen Industriebeteiligungsprogrammen partizipieren – darunter viele KMU – insbesondere aus der Luftfahrtindustrie, der Elektro-, Elektronik- und Maschinenindustrie... Die Wirtschaftsverbände

Swissmem mit über 1000 Mitgliedfirmen und der Westschweizer Industrieverband GRPM unterstützen diese Programme aktiv in Zusammenarbeit mit der armasuisse und der Schweizer Industrie. Ein Offsetprogramm von über 2 Milliarden Franken generiert Arbeit für 2500 Arbeitsplätze während mehreren Jahren. Die Beschaffung der Kampfflugzeuge... ist damit nicht nur sicherheitspolitisch, sondern auch wirtschaftspolitisch von grosser Bedeutung“ (armasuisse).

### Finanzierung Tiger Teilersatz (TTE)

12.1.2010

#### Theoretisch-/Systematische Darstellung zur Kosten-/Ertragsrechnung auf volkswirtschaftlicher Ebene

Annahme (gemäss VBS Finanzplanung 2008):

1. Kosten Anschaffung = 2.2 Mia. / Beschaffung über drei Jahre
2. Betriebskosten Flugzeug und Personal während der Nutzungsdauer (40 Jahre) nicht eingerechnet

	Erstes Beschaffungsjahr	Zweites Beschaffungsjahr	Drittes Beschaffungsjahr
Bezahlung über drei Jahre	- 750 Mio.	- 750 Mio.	- 750 Mio.
Kompensationsgeschäfte 100%	750 Mio.	750 Mio.	750 Mio.
Steuereinnahmen (Bund, Kantone u. Gemeinden) durch Kompensationsgeschäfte, von Unternehmen und von Personen*	300 Mio.	300 Mio.	300 Mio.
<b>Ertrag für die CH Volkswirtschaft</b>	<b>300 Mio.</b>	<b>300 Mio.</b>	<b>300 Mio.</b>

→ Volkswirtschaftliche Bedeutung durch Erhaltung von Arbeitsplätzen nicht eingerechnet, das heisst: Verhinderung von Sozialkosten durch Arbeitsplatzverluste, Verhinderung von Know How Verlust und Abwanderung, Verhinderung von Unternehmensgefährdung oder Liquidationen, Verhinderung von Verlust von Ausbildungsplätzen (Berufsbildung, Studiumpraktikumsplätze etc.) usw.

→ Langzeitnutzen und nachhaltige positive Auswirkungen für das Land Schweiz, seine Bevölkerung und seine Wirtschaft nicht bezifferbar.

\* Offsetgeschäft von 2.2 Mia. Franken generieren Arbeit für 2500 Arbeitnehmer während mehrerer Jahre.

Informationsgruppe PRO-Kampfflugzeuge

## Flugplatz Dübendorf Befürworter im «Facebook»!

Es ist noch gar nicht lange her, da wusste ich überhaupt nicht, was es denn mit „Facebook“ auf sich hat. Später liess ich mich dann belehren, dass es sich bei „Facebook“ um eine Internet-Anwendung handle, unter deren Zuhilfenahme man weltweit kommunizieren und Freunde machen könne. Nun, das war es eigentlich nicht, worauf ich es anlegte. Im Grunde war ich (und bin es immer noch) ganz zufrieden mit meinem bestehenden Bekannten- und Freundeskreis. Auf Anregung unseres Präsidenten, Peter Bosshard, welcher seinerseits durch ein Forum-Mitglied angestupst wurde (sorry, jetzt benutze ich doch tatsächlich auch schon die „Facebook“-Terminologie) habe ich mich dann mal etwas intensiver mit diesem Medium beschäftigt. Ich habe mich



überwunden einen „Account“ auf meinen Namen zu eröffnen, denn ohne „Registrierung“ läuft gar nichts, und fand dann schnell heraus, dass man dazu nicht unbedingt seine ganze Privatsphäre offenzulegen braucht, wenn man das nicht will. Ich klickte mich dann durch (als Pensionierter habe ich ja viel Zeit – die Enkel wollen auch nicht täglich von mir ge- und behütet werden) und stiess auf alles Mögliche und Unmögliche. Schon bald ist in mir die Erkenntnis gewachsen, dass dieses „Facebook“ wohl nicht nur der Gewinnung neuer persönlicher Freunde oder zur Selbstdarstellung dienen könnte. Ganz im Gegenteil. Da finden sich viele Gruppierungen, Vereine, Politiker oder politische Parteien, welche auf ihren Seiten für ihre Sache



**Thomas Hurter  
Nationalrat SVP**



## **Das Dach muss erneuert werden, bevor ein zu grosses Klumpenrisiko entsteht**

Die Luftwaffe hat neben Lufttransporten und Nachrichtenbeschaffung die Lufthoheit der Schweiz zu gewährleisten. Diese Aufgabe wird heute tagtäglich wahrgenommen und es werden Stichproben, ähnlich der Polizei im Strassenverkehr, vorgenommen. Dies geschieht vor allem mit dem F/A-18 und beschränkt mit dem Tiger.

Die Tiger Kampfflugzeuge weisen, altersbedingt, strukturelle Mängel auf, können bei Nacht oder schlechtem Wetter nicht sämtliche Einsätze ausführen und müssen deshalb in den nächsten Jahren ersetzt werden. Da nur ein Teil der Tigerflotte ersetzt werden soll, spricht man von einem Tiger Teil-Ersatz (TTE). Eine Evaluation neuer Kampfflugzeuge dauert rund 7 bis 10 Jahre, da nicht nur technische und fliegerische Abklärungen gemacht werden müssen sondern auch industrielle Abklärungen, Kompensationsgeschäfte, Trainingsmöglichkeiten, Instandhaltungsprogramme und vieles mehr angeschaut werden muss. Das zweite Kampfflugzeug der Schweizerischen Luftwaffe, der F/A-18, hat in etwa noch eine Lebensdauer von circa 15 Jahren. Würde man nun den Tiger Teil-Ersatz verschieben, hätte dies zur Folge, dass wir die Gesamterneuerung der Luftwaffe angehen müssten. Es dürfte klar sein, dass wir uns einen solch grossen „Hosenlupf“ niemals auf einmal leisten können.

In Anbetracht der angespannten finanziellen Lage des Bundeshaushaltes und der Armee sollte im jetzigen Zeitpunkt zumindest eine Teilerneuerung der Luftwaffe an die Hand genommen werden. Die daraus resultierenden Kompensationsgeschäfte werden eine willkommene und nachhaltige Konjunkturspritze für die Schweizer Wirtschaft sein. Ebenfalls sollte in naher Zukunft auf eine Einheitsflotte umgestiegen werden, um weitere Kosten einzusparen. In der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates wurden drei überparteiliche Anträge zu den Armeefinzen behandelt. Dabei ging es bei einem der Anträge um einen einmaligen Sonderkredit für den Tiger Teil-Ersatz. Von einer grossen bürgerlichen Kommissionsmehrheit wurde dem Flugzeugersatz Verständnis entgegengebracht. Die Kommission beschloss jedoch aus verfahrenstechnischen Gründen, die drei Anliegen bis zum Vorliegen des sicherheitspolitischen Berichtes zu sistieren. Diese leichte Verzögerung sollte am Ende keinen wesentlichen Einfluss auf eine Auslieferung im Jahre 2015 haben.

Ich bin überzeugt, dass mit dieser Teillösung ein guter Kompromiss gefunden werden kann. Auf der einen Seite ist die finanzielle Belastung tragbar, die Luftwaffe kann in Teilen erneuert werden und weiterhin ihren verfassungsmässigen Auftrag weiterführen. Auf der anderen Seite können so willkommene, über die ganze Schweiz verteilte, Kompensationsgeschäfte generiert werden.

Fortsetzung von Seite 9

werben und sich die ungeahnten Kommunikations- und Verbreitungsmöglichkeiten von „Facebook“ zunutze machen.

Ich wagte dann einen Versuch und eröffnete die Gruppe „PRO Flugplatz Dübendorf – PFD“. Deren Zielsetzung habe ich wie folgt umschrieben:

«Erklärtes Ziel dieser Gruppe ist es, bereits bestehende Gruppierungen und Organisationen deren Ziel es ist die drohende Schliessung des Flugplatzes zu verhindern, in ihren Bemühungen mit moralischem und gegebenenfalls politischem Einfluss zu unterstützen.»

Der Erfolg lässt sich zeigen. Er kam zwar nicht von selbst, wie ich mir das eigentlich erhofft hatte. Es war einiges an „Mailings“ und „Verknüpfungsarbeit“ nötig. Aber heute, rund ein Jahr nach Gründung der Gruppe „PRO Flugplatz Dübendorf – PFD“ zählt diese immerhin nahezu 900 Mitglieder. Unter diesen finden sich auch prominente Namen und es sind durchaus nicht, wie oft von Gegnern des Flugplatzes behauptet, „Ewiggestrige“! Ein Klick

auf den „Button“ „alle (Mitglieder) anzeigen“ und ein Blick auf diese zeigt schnell, dass sich eine breitgefächerte Bevölkerungsschicht aller Altersklassen, vom Gymnasiasten über den Lehrling und Studenten bis hin zum Rentner und vom einfachen Arbeiter oder Angestellten bis zum Akademiker und Unternehmer, hinter den Flugplatz stellt! Besonders erfreulich scheint mir die Tatsache, dass sich auch sehr viele Frauen für das Schicksal unseres Flugplatzes interessieren und sich für dessen Weiterbestand einsetzen wollen. Viele der Mitglieder sind weiblichen Geschlechts – und durchwegs keine „Ewiggestrigen“!

Sie alle werden sicherlich dazu beitragen dem Forum, welches seinerseits rund 330 Mitglieder zählt, die Arbeit zu erleichtern und den Verantwortlichen zu verdeutlichen, dass der Entscheid über „sein oder nicht sein“ des Flugplatzes nicht einfach über die Lanze gebrochen werden darf. Zuviel steht auf dem Spiel und der Wille den Flugplatz zu erhalten ist weit verbreitet!

Markus Gisel

Aus:Anzeiger Uster, 31.12.2009

### Zufälle gibt es....

# Am Rande Im Zug hin und im Jet zurück

Léa Wertheimer

Er wollte ein Vorbild sein und reiste im Zug an den Klimagipfel von Kopenhagen. Die Aktion trug Bundesrat Moritz Leuenberger lobende Schlagzeilen ein: «Im Klimaexpress nach Kopenhagen», «Wenn Klimaschützer eine Reise tun» oder «Gute Idee – der Klima-Zug», schallte es aus dem Blätterwald. Man war sich einig: Das ist etwas Gutes. Einzig die Carfahrer stimmten nicht in den Chor ein, denn auch sie hätten Leuenberger gern in den Norden chauffiert – umweltfreundlicher und billiger, wie sie behaupteten. Für deutlich weniger Aufsehen sorgte Leuenbergers Rückreise. Den Medien war sie keine Zeile wert – und das erstaunt nicht. Denn die schöne Geschichte vom Klimaexpress fand keine Fortsetzung. Bundesrat Moritz Leuenberger nahm den Flieger. Auf den ersten Blick irgendwie verständlich, denn die Flugverbindungen zwischen Dänemark und Zürich sind gut. So fliegen die Swiss und die skandinavische Airline SAS täglich nicht weniger als fünf Mal hin und her. Offenbar passte aber keiner der Flüge in Leuenbergers Agenda. Ein Bundesratsjet musste her. Und wie kam das magistrale Flugzeug in den hohen Norden? Natürlich fliegend – und leer.

...da hat doch NR Ruedi Noser (FDP) in der Sendung „Arena“ vom 8. Januar 2010, in Anwesenheit der neuen Bundespräsidentin, Bundesrätin Doris Leuthard (CVP), versucht ein Votum für „seinen“ Innovationspark in Dübendorf zu plazieren. Dies obwohl dieses, sein Lieblingsthema, nicht Gegenstand der Diskussion war, und im übrigen auch ihm inzwischen bekannt sein sollte, was heute nicht nur Insider wissen, nämlich, dass der von ihm bzw. seiner Stiftung beanspruchte Flugplatz, entgegen von früheren Amtsinhabern gemachten Aussagen, mit grösster Wahrscheinlichkeit auch über das Jahr 2014 hinaus von der Luftwaffe benötigt und betrieben wird. Glücklicherweise hat sich der Moderator nicht aufs Glatteis führen lassen und hat NR Noser keine Bühne für einen Werbespot geboten. Wie dem auch sei, auf jeden Fall ist just am nächsten Tag ein Artikel mit folgendem Titel erschienen „Marschhalt für den Technologiepark in Wetzikon“. Darin wird der harzige Gang dieses Technologieparkes, welcher nach Winterthur und Zürich der dritte im Kanton werden sollte, beschrieben. Das Pikante an der Geschichte – NR Ruedi Noser (FDP) ist Mitinitiant und Präsident des Trägervereins! Und die Moral der Geschichte? Visionen geben uns Auftrieb, treiben uns an und lassen uns nach höherem streben. Die Umsetzung von Visionen kann Fortschritt bedeuten. Hätte es keine Visionäre wie z.B. Jules Verne und viele andere gegeben, wer weiss, wo wir heute stünden. Nur, manchmal bleiben Visionen Träume, Träume, welche so wie sie geträumt werden nicht realisiert werden können! Dann gilt es umzudenken! Markus Gisel

### ... und erfreuliche Tatsachen auch

Als in der Öffentlichkeit publik wurde, dass gewisse Kreise ein gigantisches Bauwerk auf dem Flugplatzareal errichten möchten, boomte es mit dem Mitgliederzuwachs. Innert kurzer Zeit schnellte der Mitgliederbestand auf die Rekordhöhe von über 330 Mitgliedern. Dafür möchte der ganze Vorstand allen neuen und alten Forummitgliedern, die zum tollen Ergebnis beigetragen haben, ganz herzlich danken. Auch die von unserem Markus Gisel gegründete Facebook Gruppe «Pro Flugplatz Dübendorf» erklomm prakt. aus dem Stand die phänomenale Grösse von rund 900 Mitgliedern. Einfach phantastisch zu erfahren, dass es noch viele engagierte Bürgerinnen und Bürger gibt, denen die Landesverteidigung, die Luftwaffe und auch der Flugplatz Dübendorf nicht egal sind.PB

### ... und Wertschätzung dazu

Hoppla. Meine Frau und ich staunten nicht schlecht, als sich im Sinkflug auf Honolulu das Kabinenpersonal mit herzlichen Worten an die ca. 20 mitfliegenden Soldaten der US Army wendete. Sie bedankten sich nämlich für den grossen Einsatz, den die Soldaten tagtäglich für ihr Land leisten. Bravo, das nennt man Wertschätzung in Reinkultur, vorgebracht von Mitarbeitern auf einem vollbesetzten Flug der Delta Airlines. Ja, da denkt man schon mit Wehmut an die Vorgänge in unserem Land, wo bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf unsere Armee eingedroschen wird.

## Beitrittserklärung

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

### Adresse:

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

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

# Unterstützen Sie unsere Mitglieder mit Ihrer Stimme

Die Unterstützung unserer Vereinsmitglieder im Wahlkampf gehört seit Jahren zur Tradition unseres Vereins. Es kann und darf uns nicht gleichgültig sein, von welchen Personen und Parteien die Zukunft unserer Gemeinde geplant und mitgestaltet wird. Das Standortmarketing wird zu einer der wichtigsten Aufgabe, damit die bisher europaweit bekannte «Fliegerstadt» nicht zur gewöhnlichen Stadt an der Glatt degradiert wird. Geben Sie deshalb diesen Damen und Herren am 7. März 2010 unbedingt 2x Ihre Stimme an der Urne!

## Wieder in den Stadtrat:



Kurt Spillmann  
SVP (bisher)



Hans Zeier  
CVP (bisher)

## In den Gemeinderat:

Schreiben Sie folgende Namen 2x auf Ihre Wahlliste:



Elisabeth Cafilisch  
SD (bisher)



Patric Crivelli  
SVP (bisher)



René Crivelli  
FDP (bisher)



Bruno Fenner  
BDP (bisher)



Jacqueline Hofer  
SVP (bisher)



Patrick Mosimann  
SVP (bisher)



Guido Schwegler  
SVP (bisher)



Reto Steiner  
SVP (bisher)



Hans-Felix Trachsler  
SVP (bisher)



Patrick Walder  
SVP (bisher)



Orlando Wyss  
SVP (bisher)



Daniel Burkhardt  
SVP (neu)



Hermann Grünenfelder  
SVP (neu)



Walter Mundt  
SVP (neu)



Hans Pfister  
SVP (neu)