

Information

des Forums Flugplatz Dübendorf

1990 gegründeter unabhängiger Verein, dessen Mitglieder sich zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung und effizienten Luftwaffe bekennen

Postfach 1085, 8600 Dübendorf 1, Postkonto: 80-47799-0 / Internet: <http://www.forum-flugplatz.com> / E-Mail: vorstand@forum-flugplatz.com

Liebe Mitglieder, liebe Interessenten
An vieldeutigen Aussagen und variantenreichen Interpretationsmöglichkeiten fehlt es wahrhaftig nicht. Allerlei Sach- und andere Zwänge verhindern sehr oft, Dinge beim Namen zu nennen. Umso wohltuender wirken dann Statements, die "Klartext sprechen", wie jene von Hans-Peter Erni, die auf den nachfolgenden Spalten publiziert sind. Ich wünsche dem neuen Betriebsleiter vom Flug- und Waffenplatz Dübendorf besonders heute, wo der stete Wandel mit vielen Unbekannten die einzige Konstante ist, ein erfolgreiches Gelingen.

Militärgesetz: Vieldeutig sind teilweise die publizierten oder in der «TV-Arena» geäußerten Argumente von Gegnern und Befürwortern des zur Abstimmung vorliegenden Militärgesetzes. Die Milizorganisationen sind sich uneins, von «Pro», «Kontra» und «Neutral», ist alles vorhanden, was die Palette zu bieten hat. Fragt man Angehörige der Luftwaffe, ist vorwiegend ein JA zu beiden Vorlagen auszumachen. Im Trainingsverbund mit anderen Luftwaffen ist der nationale «Bambini-Code» als Militärpilotensprache dem Nato-Code längst gewichen, weil gemeinsam trainieren die gleiche Sprache voraussetzt. Niemand hat deswegen von einem Anschluss an die NATO gesprochen.

Trotzdem sind Zweifel am klaren Willen des Departementes für VBS nicht unbegründet. Bundesrat Samuel Schmid hat die schwierige Aufgabe, diese Zweifel kurz vor der Abstimmung auszuräumen. Er hat auch erkannt, dass ein Natobeitritt im Parlament und beim Stimmvolk keine Chance hat. Zu Recht weist er die Behauptung, die Armee könne keine humanitären Aufträge erfüllen, zurück. Neben der Ausbildung sind in Friedenszeiten alle Armeeaufträge humanitärer Art. Die hohen Hürden, die im Militärgesetz für bewaffnete Auslandseinsätze eingebaut sind, verhindern ein willkürliches Handeln. Im nachfolgend publizierten Argumentarium, welches Walter Dürig, KKdt aD in der Internetwebsite <http://wrd.ch/militaergesetz> veröffentlicht hat, sind wesentliche Punkte der Militärgesetzvorlagen kommentiert.

Staatsvertrag: Ein negatives Musterbeispiel sind die Stellungnahmen auf unsere konkreten Fragen aus dem Departement Leuenberger über den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland ab Seite 6.
Ihr Peter Bosshard



Militärflugplatz Dübendorf

Gedanken des neuen Betriebsleiters Hans-Peter Erni

Es ist sicher, dass mit der Realisation von Armee XXI und LW XXI die VBS-Betriebe in Dübendorf von Veränderungen betroffen sein werden. Grundsätze für die Ausgestaltung von Armee und Luftwaffe sind festgelegt. Weit in die Zukunft reichende Ideen und Konzepte sind entworfen und werden fortlaufend verfeinert. Lehrverbände werden geschaffen, Kriegsflugplätze nach prozessorientierten Modellen entworfen. Nach valablen Unterstellungsverhältnissen wird gerungen. Machtansprüche werden versteckt angemeldet, Territorien gegenseitig abgesteckt. Gewaltig ist der Bedarf an Know-how für das Design und den Aufbau einer neuen Luftwaffe. Und Dübendorf?

Was passiert mit dem Flugplatz Dübendorf? Was passiert mit dem Waffenplatz Dübendorf ?

Ich freue mich ausserordentlich, jetzt offiziell im Amt des Betriebsleiters von Dübendorf eingesetzt, meine Visionen für den Flugplatz, für den Waffenplatz und für den BABLW-Betrieb Dübendorf, mit all seinen Dienst- und Aussenstellen von Schaffhausen bis in den Tessin vom Vierwaldstättersee bis zum Rheintal zu entwickeln.

Zuerst bedanke ich mich bei meinen Vorgesetzten für das entgegengebrachte Vertrauen. Ich bedanke mich insbesondere aber auch bei meinem Vorgänger Ruedi Glauser für die umfassende Einführung in meine neue Funktion und die Übergabe eines beeindruckend organisierten und meisterhaft geführten Betriebs Dübendorf.

Flugplatz Dübendorf:

Erlauben Sie mir, dass ich vorerst meine Gedanken zum Flugplatz Dübendorf erläutere: Nach meiner Ansicht wird Dübendorf auch nach dem Jahr 2010 eine Airbase mit Jet- und Heli-Flugbetrieb sein.

Dübendorf wird ein wichtiges Standbein der Luftwaffe bleiben. Warum ?

- Dübendorf liegt in unmittelbarer Nähe zu den Trainingsräumen der Ostschweiz
- Dübendorf besitzt eine ausgebaute Infrastruktur
- Dübendorf besitzt eine hohe Akzeptanz bei Behörden und Bevölkerung

Das mit den Gemeinden aufgebaute Vertrauensverhältnis, der gemeinsame Dialog, der Konsens über die Nutzung von Dübendorf sollen weiterhin intensiv gepflegt werden. Ich werde alles daran setzen, dass diesem Grundsatz nachgelebt wird.

Es ist nicht unser Ziel, die Dübendorfer Piste möglichst oft zu benutzen. Und es ist für mich kein Leistungsausweis (in der normalen Lage) ein Maximum an Fliegereinsätzen und damit ein Maximum an Lärm zu produzieren.

Nein, Ziel ist es, das Pistensystem im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben so zu nutzen, dass die Luftwaffe ihren Auftrag erfüllen kann, dass die Piloten ihr Training durchführen können und als Sieger aus dem Einsatz zurückkehren. Denn der Zweitplatzierte kehrt nicht mehr zurück.

Da mit der Zeit Auftrag und Mittel einer Luftwaffe ändern, muss es aber auch möglich sein, Dübendorf anders zu nutzen. Solche Nutzungsänderungen müssen aber wiederum im Einklang mit gesetzlichen Vorgaben und in Absprache mit den Behörden erfolgen.

Die mit der Armee XXI geplanten Veränderungen im Aufgabenspektrum der LW müssen auch auf dem Trainingsflugplatz Dübendorf umgesetzt werden. Der Verlust von Kernkompetenzen hiesse schlussendlich die Aufgabe des Militärflugplatzes. Demzufolge muss sich Dübendorf zukunftsgerichtete Fähigkeiten aneignen.

Die Führung der täglichen Operationen mit all ihren notwendigen Organisationseinheiten ist eine davon. Mögliche Lösungsan-

sätze existieren, doch ist man noch weit von einer lageunabhängigen und abgeschlossenen Lösung entfernt.

Dennoch sei an dieser Stelle die Botschaft deutlich ausgesprochen: Mit uns erarbeitete Konzepte setzen wir konsequent in die Tat um. Wir betonen, dass wir auch gerne helfen, unsere Erfahrungen aus eigenen militärischen Dienstleistungen und unser Logistik-Know-how in die zu erarbeitenden Konzepte einfließen zu lassen.

Waffenplatz Dübendorf:

Die Lehrbrigade "Führungsunterstützung der Luftwaffe" wird ihren Sitz in Dübendorf behalten. Mit den zugehörigen Rekruten- und Unteroffiziersschulen, mit den Luftwaffen-Offiziersschulen und Führungslehrgängen sowie mit Berufsmilitärpilotenschulen ist und wird Dübendorf ein bedeutendes Ausbildungszentrum der Luftwaffe bleiben. Es ist vorstellbar, dass Dübendorf mit der täglichen Einsatzführung und mit dem grossen Anteil am Skyguide - Neubau noch an Bedeutung gewinnen wird.

Meine Vision ist demzufolge ein Luftwaffen-Ausbildungs-, Einsatz- und Trainings-Center, mit ausgeprägten Supportleistungen zu Gunsten Einsatz und Ausbildung.

Betrieb Dübendorf mit all seinen Dienst- und Aussenstellen:

Dem Einsatz kommt in der Konzeption der Luftwaffe des 21. Jahrhunderts eine besondere Bedeutung zu. Die Konzeptionsstudie sagt: „Der Einsatz hat die erste Priorität in der Luftwaffe“. Etwas genauer ausgedrückt heisst dies, dass unsere Luftwaffe ihre zugewiesenen Aufgaben in der ausserordentlichen Lage mit maximaler Effektivität erfüllt.

Ein Statement, das weder von mir noch von anderen Luftwaffenangehörigen bestritten wird.

Aber, taktisches Wollen bedingt auch logistisches Können. Auch bei der LW XXI werden die Ressourcen weiterhin abnehmen. Das heisst, dass in der normalen Lage die Leistungen mit guter Effizienz, also betriebswirtschaftlich erfüllt werden müssen.

Ein klassischer Trade Off ? Bestimmt! Gerne unterstützen wir den Einsatz. Wir machen vieles möglich. Doch die Erfüllung der Leistung mit guter Effizienz ist eine Aufgabe aller, nicht nur diejenige von einzelnen. Die Zukunft des Betriebes Dübendorf ist abhängig von vielen Komponenten. Die wesentlichen sind Vertrauen, Team-Arbeit und gegenseitiges Verständnis.

Ich freue mich darauf, alle Verantwortungsträger nach diesen Grundsätzen auch in Zukunft einzubeziehen und Dübendorf, zum Wohle der Luftwaffe, verankert in die Umgebung, weiter zu entwickeln.

Abstimmung zum Militärgesetz vom 10. Juni 2001 Argumentarium

Den Stimmenden werden zwei Änderungen des Militärgesetzes zur Annahme oder Ablehnung unterbreitet: Militärgesetz Artikel 66, 66a und 66b: Bewaffnung der Angehörigen der Armee bei Armeeinsätzen zur Friedensförderung. Militärgesetz Artikel 48a und 150a: Ausbildung im Ausland oder Zusammenarbeit mit ausländischen Truppen. Nachfolgend sind wichtige Argumente erwähnt, welche die Zustimmung begründen. **Quelle: Internetwebsite** «<http://wrd.ch/militaergesetz-ja>»

Argumente für die Bewaffnung der Angehörigen der Armee bei Armeeinsätzen zur Friedensförderung

Eine wichtige strategische Option der Schweiz

Einsätze zur Friedensförderung sind eine sehr wichtige sicherheitspolitische Option, zum Beispiel zur Eindämmung von Migrationsbewegungen oder als Grundlage für die Rückführung von Flüchtlingen, welche sich die Schweiz unbedingt vorbehalten muss.

Solidarität und Neutralität

Die traditionellen Werte der Solidarität mit notleidenden Menschen und mit der Völkergemeinschaft müssen hochgehalten werden. Die Neutralität bildet nach wie vor eine Grundlage für Einsätze, für welche die Schweiz privilegiert ist. Das beweisen alle bisherigen Einsätze. Diese Tradition darf nicht fahrlässig aufgegeben werden. Es ist pervers, wenn sich die Schweiz von der Friedensarbeit drückt und diese den Finnen, Schweden, Österreichern und andern Nationen überlässt.

Humanitäre Aspekte

Bei der Hilfe für Menschen in Notlagen müssen alle zweckmässigen und notwendigen Ressourcen verwendet werden. Die Schweizerarmee besitzt Ressourcen, über welche andere Institutionen nicht verfügen. Beispiel: Der Einsatz von drei Transporthelikoptern in Albanien während der Kosovokrise mit enormer humanitärer Wirkung.

Überragende Kompetenz

Die schweizerischen Milizangehörigen der Armee und die Berufssoldaten haben als Freiwillige bei allen bisherigen Einsätzen durch ihre Kompetenz überzeugt. Die Überlegenheit gegenüber den ausländischen Berufssoldaten scheint paradox zu sein, ist aber auf Grund der Erfahrungen eine Tatsache, auf die wir stolz sein dürfen.

Alle Einsätze unterliegen einer rigorosen Kontrolle

Bundesrat und Parlament haben im Gesetz für Einsätze zur Friedensförderung rigorose Hürden eingebaut. Es kommen nur Mandate von UNO oder OSZE in Frage und es werden nur Freiwillige eingesetzt, die auf den Einsatz vorbereitet sind. Die Teilnahme an Kampfhandlungen zur Friedenserzwingung ist ausgeschlossen. Die Bundesversammlung muss bewaffnete Einsätze von

mehr als 100 Angehörigen der Armee oder von mehr als drei Wochen Dauer genehmigen.

Die Bewaffnung zum Selbstschutz

Der Bundesrat hat die Kompetenz, die Bewaffnung der eingesetzten Truppen zum Selbstschutz anzuordnen. Das ist notwendig und selbstverständlich.

Argumente für die Ausbildung im Ausland oder Zusammenarbeit mit ausländischen Truppen

Grundlage zur Wertschöpfung

Moderne Waffensysteme können ohne Zusammenarbeit mit dem Ausland weder zweckmässig eingeführt noch effizient eingesetzt werden. Beispiel: Das vom Schweizer Volk beschlossene Kampfflugzeug F/A-18 bedingt zur vollen Wertschöpfung einen dauernden Erfahrungsaustausch mit den anderen Benützerluftwaffen und Training im Ausland. Was soll daran schlecht sein?

Volle Effizienz der eigenen Möglichkeiten

Wie in der Wirtschaft und der Wissenschaft bestehen anerkannte und zweckmässige internationale Normen für die Führung und den Einsatz von Streitkräften. Es wäre vollkommen falsch, diese Normen als Grundlage für die eigene Effizienz nicht anzuwenden.

Das Prinzip von «Nehmen und Geben»

Der Erfahrungs- und Wissensaustausch zwischen den Streitkräften basiert nicht nur auf Bezahlung, sondern auf dem Prinzip von Geben und Nehmen. Sich diesem Prinzip zu verweigern würde zu Ineffizienz und Diletantismus führen.

Zusammenarbeit in der Ausbildung ist eine existentielle Frage

Die schweizerische Armee kann aus finanziellen Gründen nicht alle sicherheitspolitischen Fälle eigenständig bewältigen. Beispiele: Verzicht auf die Erdkampfunterstützung durch die Luftwaffe, Lücken in der operativen Aufklärung, Abwehr von ballistischen Lenkwaffen. In einer kriegerischen Auseinandersetzung hat die Schweiz keine andere Optionen, als ihre Stärken in eine Koalition einzubringen, welche ihre Schwächen und Lücken abdeckt. Im heutigen Kriegsbild kann eine solche Zusammenarbeit nicht improvi-

siert werden. Die Vorbereitung auf solche Fälle ist unbedingt notwendig.

Voraussetzung der Unabhängigkeit

Die Ausbildung im Ausland und die Zusammenarbeit mit ausländischen Truppen hat nichts mit der Aufgabe der Neutralität zu tun. Es ist im Gegenteil eine Voraussetzung, um unabhängig und bis zur letzten Konsequenz koalitionsfrei zu bleiben.

Hinweise zur Gegnerschaft der zwei Änderungen des Militärgesetzes

Die Aktion für eine unabhängige und neutrale Schweiz (AUNS) und die Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) haben das Referendum gegen die Änderung des Militärgesetzes ergriffen.

AUNS und GSoA im Lotterbett

Die AUNS nahm in der Vergangenheit aus Sicht der schweizerischen Sicherheitspolitik als Gegengewicht zur GSoA eine Rolle wahr. In der laufenden Kampagne benützen AUNS und GSoA teilweise identische Argumente, die insgesamt auf eine Diffamierung der Armeeführung und der Milizangehörigen und auf eine Schwächung der Armee hinauslaufen.

SVP der AUNS auf den Leim gekrochen

Die Mehrheit der SVP-Delegierten – sonst besonnene Frauen und Männer – sind den Emotionen und unsachlichen Argumenten des AUNS-Chefs und seiner Apostel gefolgt: Erstaunlich und einigermaßen beunruhigend.

Argumente von Rechts unter der Lupe

Die AUNS führt, assistiert von der «Schweizerzeit», den Abstimmungskampf der Gegner. Einige der von AUNS und Schweizerzeit verbreiteten Argumente werden nachfolgend einer kurzen Kritik unterzogen.

«Die Schweiz hat eine Widerstandsarmee»

Diese Schlagzeile entspricht einer romantischen und dilettantischen Vorstellung der Schweizerarmee. Damit wird den Leuten Sand in die Augen gestreut. Es handelt sich offenbar um den Traum vom Réduit, das General Guisan im zweiten Weltkrieg als geniale Lösung anordnete. Der grösste Teil der Bevölkerung hätte bei dieser Notlösung dem Aggressor geopfert werden müssen. Heute ist die Situation in einem denkbaren Kriegsfall noch weit schwieriger. Ohne Kontakte mit dem Ausland verkommt zum Beispiel die Luftwaffe zur Wirkungslosigkeit. Sie könnte abgeschafft werden. Hier treffen sich AUNS und GSoA.

«Nein zum Nato-Anschluss»

Diese Schlagzeile ist eine Lüge. Niemand will den Anschluss der Schweiz an die Nato.

Eine entsprechende Vorlage hätte übrigens weder im Parlament noch beim Volk auch nur die geringste Chance.

«Schwächung der Landesverteidigung und der Milizarmee, Verhinderung einer zukunftsweisenden Reform der Schweizer Armee»

Diese Behauptung ist unsinnig. Die Militärgesetzesrevision vermittelt im Gegenteil neue Impulse für die Entwicklung der schweizerischen Sicherheitspolitik. Es wird ausserdem versucht, die Gegner der laufenden Armee-reform zu einem doppelten Nein zu verleiten.

«Eskalationsspirale führt zu Kriegsabenteuern, „suchst Du den Krieg, dann kommt er zu dir“»

Das ist eine rein emotionale Leerformel und eine Beleidigung der Armeeführung, leider kreiert von einem ehemaligen höheren Stabs-offizier der Schweizerarmee. Niemand in der Schweiz sucht den Krieg.

«Missachtung der Bundesverfassung und von Volksentscheiden, Preisgabe von Neutralität, Souveränität und Unabhängigkeit»

Die Revision des Militärgesetzes wurde in allen staats- und neutralitätsrechtlichen Facetten durchleuchtet und als in Ordnung befunden. Die AUNS, welche sich als das Supergewissen der Nation aufspielt, weiss es besser oder setzt diese Behauptungen wider besseres Wissen in die Welt.

«Wenigstens ein Land in Europa muss sich aus Kriegen heraushalten»

Diese Aussage basiert auf der Gleichsetzung von Friedenserhaltung und Krieg. Damit wird das Herausstellen der Schweiz aus der Solidarität mit notleidenden Menschen und mit der Staatengemeinschaft begründet.

«Krieg in fremden Ländern bedeutet Tod, Leid, Elend, Krankheit, Verstrahlung, seelische Schäden, Prostitution, AIDS»

Diese Schlagzeile ist eine Beleidigung der Milizangehörigen unserer Armee. Wer sich freiwillig zu einer Friedensmission im Ausland zur Verfügung stellt, gilt für AUNS und Schweizerzeit als Hurensohn und geistig labil.

Übrigens: Das Internationale Komitee vom Roten Kreuz (IKRK) müsste nach den gemeinen Morden an seinen Delegierten sofort alle Auslandseinsätze einstellen. Ein humanitärer Friedenseinsatz ohne Risiko ist nicht denkbar. Dies entschuldigt die Geschmacklosigkeit der Friedhofinserate und -plakate bei Weitem nicht!

«Militärische Auslandseinsätze verhindern humane Solidarität»

Siehe auch «Argumente von Links»: Die Schweizerarmee wird als definitionsgemäss inhuman dargestellt. Dabei geht es bei hu-

manitären Einsätzen um die bestmögliche Ausschöpfung vorhandener Ressourcen. Wer verfügt zum Beispiel über Transporthe-likopter, welche im humanitären Einsatz Hervorragendes leisten können?

«Fremde Truppen sind ein unnötiges Risiko für unser Land»

Diese Aussage über einige Stäbe und Truppen, die gelegentlich geniale schweizerische Ausbildungsanlagen benützen, ist so unsinnig, dass sich ein weiterer Kommentar erübrigt.

Argumente von Links hinterfragt

In den Unterlagen der Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) finden sich unter anderem die folgenden Argumente, die kurz kommentiert werden.

«Kriege zerstören die Menschenrechte»

Diese Aussage hat nichts mit dem zur Diskussion stehendem Thema zu tun. Es geht bekanntlich um die Erhaltung des Friedens und nicht um die Führung eines Krieges.

«Humanitär» und «Militär» - ein Gegensatz

Diese Aussage ist eine Beleidigung der Schweizer Armee, welche einen höchst humanen Auftrag erfüllen soll: Erhaltung des Friedens, Einsatz bei existentiellen Gefahren, Friedenssicherung, Schützen und Retten von Menschen. Die gleiche Aussage findet sich bei der AUNS.

«Es geht nicht um Selbstschutz»

Dieses Schlagwort ist eine infame Unterstellung: Es gehe um die Führung eines Krieges und nicht um die Sicherung des Friedens. Die Bewaffnung nach Militärgesetz Artikel 66a dient dem Schutz der durch die Schweiz eingesetzten Personen und Truppen.

«Die Beteiligung an Nato-Kriegen wird möglich»

Auch hier wird der Schweizer Armee unterstellt, sie suche den Krieg und nicht die Erhaltung des Friedens.

«Das neue Militärgesetz fördert die Aufrüstung»

Die Militärgesetzesrevision dient unter anderem einer besseren Aufgabenerfüllung durch die Armee, was natürlich den Zielen der GSoA - Abschaffung der Armee - zuwider läuft.

Fazit aus diesen Kommentaren:





Trainingseinsätze der Luftwaffe im Ausland

Auflagen für das Training in der Schweiz

Der kleinräumige schweizerische Luftraum sowie das stete Wachsen des zivilen Luftverkehrs reduzieren die militärischen Trainingsräume einschneidend. Wesentliche Potentiale der Flugzeuge unserer LW können deshalb nicht voll genutzt respektive trainiert werden.

Zusätzlich zum geringen Ausmass des Luftraumes und den restriktiven Flugbetriebszeiten (Ausnahme während Truppenübungen, total 10 Tage/Jahr) Montag bis Freitag: 08.00-12.00 und 13.30-17.00 Uhr für Kampfflugzeuge (von Oktober - März einmal Nachtflug pro Woche bis 22.00 Uhr) erschweren immer weitere Auflagen (ziviler Luftverkehr, Lärmvorschriften, temporäres Nachtflugverbot, Umweltbelange, sehr hohe Verkehrsdichte im Sichtflug etc.) das effiziente Training von:

- Nachtflügen
 - Flügen im Überschallbereich
 - Flügen in niedriger bzw. mittlerer Höhe.
- Mit diesen strengen Auflagen in unserem Luftraum sollen den besonderen Witterungsverhältnissen im Winter, der Entwicklung des Tourismus, lokalen Ereignissen wie zB Beerdigungen etc. Rechnung getragen werden.

Ziele der Ausbildungszusammenarbeit mit dem Ausland

Die auf der Grundlage von bilateralen Vereinbarungen (Memorandum of Understanding) abgeschlossene Ausbildungszusammenarbeit und die Aktivitäten im Rahmen von PfP, haben folgende Zielsetzung:

Erprobung, Beurteilung und Verbesserung des eigenen Ausbildungsstandes im Bereich Einsatzplanung, -vorbereitung und -führung.

Erarbeiten der Interoperabilität und einer Standardisierung im Hinblick auf Peace Support Operations (PSO), selbständig oder zusammen mit ausländischen LW im Rahmen von PfP-Übungen. Beteiligung an friedenserhaltenden und humanitären Operationen (analog "Super Puma in Albanien, ALBA) in den Bereichen:

- Führung
- Ausrüstung
- Ausbildung im Flugdienst und der Bodenorganisationen

Die Beteiligung an gemeinsamen Luftverteidigungsübungen (primär Übungen zur Wahrung der Lufthoheit) mit ausländischen Luftwaffen:

- Zwecks Luftkampftraining mit unterschiedlichen Flugzeug- und Waffentypen
- zum Leistungsvergleich und

- zur Verifikation der Einsatzverfahren.
- Anwenden der Erfahrungen aus der Ausbildungszusammenarbeit im Ausland für die Erreichung der - dem internationalen Standard entsprechenden - Einsatzfähigkeit im Inland.

Aktuelle Trainingssituation mit dem Ausland

Im Jahre 1999 führte die Schweizer Luftwaffe erstmals zusammen mit Frankreich und Österreich eine gemeinsame Luftraumüberwachungsübung durch. Hauptziel der Übung AMADEUS war es, Möglichkeiten der Zusammenarbeit für den Datenaustausch zwischen drei Luftwaffen im Bereich Luftraumüberwachung zu erkennen. Im weiteren ging es darum, Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit kombinierten, internationalen Stäben zu sammeln.

Nutzen

- Das gemeinsame Generieren eines verifizierten Luftlagebildes zur Verbesserung der Kontrolle eines erweiterten Luftraumes.
- Aneignen von Erfahrungen im Einsatz von internationalen kombinierten Stäben der Luftwaffen.

Luftverteidigung (Wahrung der Lufthoheit). Nachtflugtraining „NIGHTWAY“ in Norwegen / Allgemein

Wie die vergangenen Krisen- und Kriegssituationen gezeigt haben, nehmen Nachtoperationen eine immer grössere Bedeutung ein. Dieser Umstand führt bei vergleichbaren Luftwaffen zu einem Ausbau des Nachtflugtrainings.

Nachtflug in der Schweiz

Im internationalen Vergleich beträgt heute der Trainingsanteil bei Nacht ca. 30 - 50% des Gesamtflugtrainings der Besatzungen (160 bis 200 Flugstunden pro Pilot/Jahr total). Bezogen auf das Gesamttraining der Schweizer Piloten beträgt der Anteil Nachtflug nur ca. 5%, was eindeutig ungenügend ist, um ein minimales operationelles Training sicherstellen zu können bzw. den internationalen Standard zu erfüllen.

Nachtflug kann in unserem Lande nur einmal pro Woche während den Monaten Oktober und März von 18.50 - 22.00 Uhr, von November bis Februar von 18.05 - 22.00 Uhr durchgeführt werden. Im Jahr 2000 konnten mit F/A - 18 total 327 Nachflüge (ca 8 Einsätze pro Pilot) durchgeführt werden. Diese Einsätze erlauben nur die Erhaltung eines minimalen Basistrainingsstandes. Es können keine besonderen Einsatzformen (wie zB Überschallflug) trainiert oder gar Weiterausbildung betrieben werden.

Nachtflug in Norwegen

Damit die Leistungsfähigkeit im Nachtflug verbessert werden kann, führt die Luftwaffe das entsprechende Training in einem nahezu unbesiedelten Gebiet in Norwegen durch. NIGHTWAY fand im Jahre 2000 nach 1998 zum zweiten Mal als eine reine CH-Übung statt. Sie ist die einzige Möglichkeit, bei Dunkelheit (von 1500 bis 2400 Uhr) ohne Restriktionen bezüglich Höhe und Geschwindigkeit zu trainieren. Die folgenden Fakten veranschaulichen die Bilanz der dreiwöchigen Trainingskampagne NIGHTWAY 2000:

Ausgeführte Nachteinsätze mit Fz Hornet F/A-18 C/D: 145 beteiligte Piloten: 25.

Mit dem Nachtflugtraining in Norwegen können anspruchsvollste Einsatzformen wiederholt und intensiv geübt werden. Diese Umstände erlauben uns, die Piloten sukzessive auf einen international vergleichbaren, operationellen Leistungsstand zu bringen.

Nutzen

Die Entwicklung in der Luftkriegführung zeigt eindeutig, dass die Kampfflugzeuge in einem möglichen zukünftigen Ernstfall mit Schwergewicht in Nachtflugoperationen eingesetzt werden. Folglich können wir nur mit einer zusätzlichen Trainingsmöglichkeit, wie sie in Norwegen gegeben ist, eine umfassende operationelle Reife erreichen, die im Ernstfall Aussicht auf Erfolg verspricht.

Überschall-Luftkampftraining tief „NORKA“ / Allgemein

Seit 1990 führt die Luftwaffe jährlich ein ca vierwöchiges Überschall-Luftkampftraining mit Miliz- und Berufsmilitärpiloten über der Nordsee durch. Im Überschallflug verändern sich das Flugverhalten, die zeitlichen Abläufe (Zeitkompression) und die Flug- und Waffenleistungen entscheidend. Weiter kann während eines über eine längere Zeit anhaltenden „Kurvenkampf“ eine grössere g-Belastung den Piloten an seine physische und psychische Leistungsgrenze bringen.

Der Flug im Überschallbereich erzeugt grosse Relativgeschwindigkeiten zwischen Jagd- und Zielflugzeug und ist für Mensch und Material wesentlich anspruchsvoller als im Unterschall.

Weiter kommt hinzu, dass die Waffenleistungen ebenfalls von der Luftdichte abhängig sind. Einerseits können Lenkwaffen in tieferen Höhen engere und schnellere Richtungsänderungen vollziehen, andererseits wird aber durch die grössere Luftdichte und die höhere Ausgangsgeschwindigkeit die Wirkungsstanz wesentlich beeinflusst.

Überschallflüge in der CH

Die Mindestflughöhe für Überschallflüge in der CH beträgt grundsätzlich 10'000 Meter oder 33'000 Fuss. Während den Wintermonaten müssen diese Flüge aus Rücksicht auf die aktuelle Schnee- und Lawensituation

zusätzlich eingeschränkt oder sogar verboten werden.

Überschallflüge im Rahmen von NORKA

Die einzelnen Flüge über der Nordsee werden dauernd mit einer speziellen technischen Einrichtung überwacht und sind nicht geschwindigkeits- und höhenlimitiert. Alle beteiligten Flugzeuge werden von Peilanlagen vermessen und die Daten laufend aufgezeichnet.

Zusätzlich können die Flugwege während dem Flug live am Boden mitverfolgt und die Daten für die detaillierte Fluganalyse nach der Mission aufbereitet werden.

Diese Auswerteanlagen erlauben eine umfassende Beurteilung und zielgerichtete Korrekturen in bezug auf die Leistung unserer Besatzungen. Dies erhöht den Lernfaktor für die Besatzungen und die Flugsicherheit erheblich.

Die Trainingsbilanz NORKA für das Jahr 2000 stellt sich wie folgt dar: Ausgeführte Luftkampfübungen mit Überschall: 82

- Trainingseinsätze mit Flz Hornet F/A-18 C/D: 138
- Trainingseinsätze mit Flz Tiger F-5 E/F: 137

Beteiligte Piloten: 40

Nutzen

NORKA erlaubt ein Luftkampftraining ohne Restriktionen im Überschallbereich bis auf tiefe Flughöhen (Sicherheitshöhe 1500 m/M). Für unsere Piloten bietet NORKA die exklusive Möglichkeit, die F/A-18 (früher zusätzlich Tiger) unter beinahe „Echtbedingungen“ einzusetzen und gestattet wertvolle Erfahrungsaustausche mit ausländischen Piloten.

Die detaillierte Auswertung führt nachweisbar zu grossen Leistungssteigerungen im Einsatz der F/A-18. Mit dieser Trainingsmöglichkeit konnte ein Beitrag zur Reduktion der Überschallflüge in unserem Luftraum von ca. 1100 (bis 1992) auf jährlich ca. 300 (inkl Umschulungen, Test- und Werkflüge der Gruppe Rüstung) geleistet werden.

Luftkampftraining „NOMAD“ Allgemein

Seit 1999 nimmt die Luftwaffe an der multinationalen Luftverteidigungsübung NOMAD in Zusammenarbeit mit der Belgischen Luftwaffe teil. Diese Übung d.h. Training mit verschiedenen Flugzeugtypen dient der Schulung und Weiterausbildung im Luftkampf („Dissimilar air combat Training“) mit den folgenden Zielen:

- Praktisches Training zusammen mit anderen Luftwaffen (B, GB, F, E, USAF)
- Austausch von Erfahrungen und Entwicklung der eigenen Einsatztaktik.

Trainingsbilanz NOMAD für das Jahr 2000: Ausgeführte Luftkampfübungen: 20
- Trainingseinsätze mit Flz Hornet F/A-18 C/D: 52. Beteiligte Piloten: 9

Nutzen

Im Rahmen von NOMAD werden erfahrene Piloten im gesamten Einsatzspektrum des Luftkampfes, zusammen mit anderen Luftwaffen, gezielt weiter ausgebildet. In einer Zeit sich rasch verändernder Technologie - und damit verbunden die Anpassung der Einsatzverfahren ist dies besonders wichtig. Die Auswertung von NOMAD bestätigt den hohen Nutzen von multinationalem Training für die Verbesserung unserer Leistungsfähigkeit im Luftkampf und der Zusammenarbeitsfähigkeit (Interoperabilität).

Bei NOMAD, im Gegensatz zu NORKA, spielt der multinationale Rahmen, unter Belgischer Führung, eine besondere Ergänzung unseres Trainings, weil er den direkten Leistungsvergleich im Luftkampf mit verschiedenen Partnern ermöglicht.

Luft-Luft-Betankung / Allgemein

Sämtliche F/A-18 unserer Luftwaffe verfügen über eine Ausrüstung zur Luft-Luft-Betankung.

Die Nutzung dieser Einrichtung gehört zum grundsätzlichen Ausbildungsprogramm eines Teils unserer Piloten. Luft-Luft-Betankung verlängert die Verweildauer in der Luft und ermöglicht deshalb, mit weniger Flugzeugen den Auftrag zu erfüllen. Die Luftbetankung ist ein eigentlicher „Force Multiplier“ und kann einer zahlenmässigen Vergrösserung der Flotte gleichgesetzt werden.

„CHAMPAGNE“, Luft-Luft-Betankungstraining über Frankreich

Mit dem monatlich stattfindenden Training über Frankreich soll die Kernkompetenz der Luftbetankung erhalten bleiben.

Trainingsbilanz CHAMPAGNE für das Jahr 2000: Ausgeführte Einsätze: 66, beteiligte Piloten: 4

Nutzen für die Ausbildung unserer Besatzungen

Verschiedene Trainingsbedürfnisse wie Überschall-, Tiefflüge und komplexe Übungsszenarien mit verschiedenartigen Flugzeugen, können in der Schweiz in Friedenszeiten aus Rücksicht auf Umweltbelange, aber auch wegen fehlenden technischen Auswertemöglichkeiten, nicht durchgeführt werden. Solche in grossräumigen „ausländischen Trainingsräumen“ durchgeführte Luftverteidigungsübungen sind in der Regel mit Luft-Luft-Betankungen verbunden, weil sie eine längere Verweildauer im Einsatzraum benötigen. Damit wird die Fähigkeit „Luft-Luft-Betankung“ zur Voraussetzung, um überhaupt an solchen Übungen teilnehmen zu können. Mit dieser vergrösserten Reichweite können auch längere Überflüge - von der Schweiz zu den Trainingseinsätzen im Ausland - ohne zeit- und kostenaufwendige Zwischenlandungen durchgeführt werden.

Lufttransport / PfP "Cooperative BEAR" /Allgemein

Die multinationale Übung Coop BEAR fand 1999, im Rahmen des PfP, in Polen statt. Es handelte sich um eine PfP-Übung mit dem Themenkreis PSO. Die Luftwaffe leistete einen Beitrag im Bereich medizinischer Evakuierung mit einem Super Puma.

Nutzen

Verbesserung der Interoperabilität in den Verfahren und im materiellen Bereich. Der Nutzen aus dieser Übung ist für Operationen wie ALBA, aber auch für Einsätze in unserem Lande von grosser Bedeutung.

PfP Cooperative KEY / Allgemein

Die multinationale Übung Coop KEY fand 2000 im Rahmen des PfP in Rumänien statt. Es handelte sich um eine PfP-Übung mit dem Themenkreis PSO. Die Luftwaffe nahm mit zwei Offizieren als Beobachter teil.

Nutzen

Analog zu Coop BEAR diente uns diese Übung zur Verbesserung der Stabsarbeit und der Interoperabilität bezüglich Einsatzverfahren mit Helikopter, im Verbund mit anderen Nationen. Mit der Teilnahme an derartigen multinationalen Übungen können die Erfahrungen aus der Operation ALBA gezielt weiterentwickelt werden.

Grenzüberschreitende Katastrophenhilfe in Zusammenarbeit mit Nachbarländern / Allgemein

Es geht um Hilfeleistung und die Standardisierung von Verfahren und Material in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Dies mit zivilen sowie mit militärischen Partnern im Fall von Katastrophen. Konkurrenz zwischen ziviler und militärischer Hilfe muss dabei vermieden werden. Sollte jedoch die zivile Hilfe nicht ausreichen, so kann die Unterstützung mit militärischen Mittel subsidiär ergänzt werden.

Nutzen

Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den zivilen und militärischen Partnern der Nachbarländer im Rahmen der Katastrophenhilfe.

Pilotenaustausch mit andern Ländern

Allgemein

Seit Jahren findet mit diversen Ländern themenbezogen ein Pilotenaustausch statt. Dieser dient dem Erfahrungsgewinn sowie der fliegerischen Schulung in den Bereichen Lufttransport, Luftaufklärung und Luftverteidigung.

Nutzen

Die Einsatzerfahrungen anderer Luftwaffen sind für uns von grösster Bedeutung. Sie fördern unsere Fähigkeiten, halten unsere Kenntnisse à jour, verbessern unsere Ausbildung (Effizienz und Effektivität) und erhöht das Vertrauen in unsere Systeme.

Konsequenzen bei einem Verzicht auf die bilaterale Ausbildungszusammenarbeit

Command and Control (PfP)

Seit dem Golfkrieg hat sich bei allen westlichen Luftwaffen das Joint Forces Concept (JFC) als beste Lösung für eine effiziente und effektive Führung von Luftoperationen erwiesen. Dieser Lösungsansatz wurde bei uns mit einem entsprechend gegliederten Führungsstab LW (Air Component Command, ACC) umgesetzt.

Weitere Teilnahmen von LW-Offizieren an JFC-Stabs- und Truppenübungen im Ausland sind zwingend notwendig, um damit die Führungsfähigkeit des Stabes Luftwaffe (ACC) weiter zu verbessern.

Ein Verzicht führt unweigerlich nicht nur zu einer Verzögerung in der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen, sondern es besteht die Gefahr, dass die Führungsfähigkeit unserer Luftwaffe die Effizienz und Effektivität der modernen Systeme (F/A-18 und SP) nicht optimal nutzen kann.

Luftraumüberwachung „AMADEUS“

Im europäischen Raum wachsen die zivilen nationalen Flugverkehrsleitorganisationen mit EUROCONTROL immer stärker zusammen. Ohne diese Entwicklung kann der wachsende zivile Flugverkehr nicht mehr kontrolliert werden.

Da unser Luftraum partnerschaftlich sowohl von militärischen wie zivilen Parteien benutzt wird, würde ein Verzicht auf Übungen wie AMADEUS die Zusammenarbeit erschweren.

Das Generieren eines gemeinsamen zivil/militärischen Luftlagebildes, im Verbund mit den Nachbarstaaten würde verunmöglicht und damit auch die Nutzung von Synergien verhindert.

Überschall-Luftkampftraining „NORKA“/„NOMAD“

Mit den in unserem Land bestehenden Einschränkungen und technischen Einrichtungen können die F/A-18-Besatzungen nicht zur operationellen Reife im Luftkampf gebracht werden. Diese Einschränkungen müssten ca 5 Jahre vor einem möglichen Konfliktausbruch vollständig aufgehoben werden, damit ein Teil der Ausbildung (ohne Training mit anderen Luftwaffen) in unserem Luftraum nachgeholt werden könnte. Diese Forderung würde nebst den Lärmimmissionen, infolge des kleinen Luftraumes, zu massiven Einschränkungen des zivilen Luftverkehrs führen.

Ohne diese Massnahmen könnte wahrscheinlich das zur operationellen Reife notwendige Training nicht nachgeholt werden und wir wären im Ernstfall womöglich nicht „fit for mission“.

Nachtflugtraining „NIGHTWAY“

Die bestehenden Einschränkungen und vorhandenen technischen Einrichtungen erlau-

ben kein auch nur annähernd realistisches Nachtflugtraining (kein Überschalltraining, kein Fliegen in niedrigen Flughöhen, zeitliche Limitierung der Verweildauer etc) in unserem Luftraum.

Da ein Aufheben dieser Einschränkungen in Friedenszeiten für unsere Bevölkerung unzumutbar ist, sind wir auf die Trainingsmöglichkeiten im Ausland angewiesen. Ohne diese Trainingsmöglichkeiten kann keine glaubwürdige Einsatzbereitschaft der Kampfstaffeln sichergestellt werden.

Lufttransport (PfP)

Unsere Einsatzfähigkeit mit Super Puma (SP) wurde im Rahmen der humanitären Operation ALBA und bei Einsätzen bei Naturkatastrophen in einem internationalen Umfeld unter Beweis gestellt.

Die Fähigkeit zum Einsatz von Helikoptern in der grenzüberschreitenden Katastrophenhilfe sowie im Rahmen von PSO und humanitären Operationen muss langfristig aufgebaut und weiterentwickelt werden. Die Leistungen können ohne entsprechende Vorbereitung nicht in internationalem Verbund, aus dem Stand, erbracht werden. Dies, weil die Verfahren für ein gemeinsames Operieren vorgängig trainiert werden müssen und auch die Kompatibilität der Ausrüstung geprüft werden muss.

Die Lawinenkatastrophe in Galtür (A) hat in aller Deutlichkeit gezeigt, wie nützlich und gleichzeitig anspruchsvoll die internationale Zusammenarbeit sein kann.

Ohne ein grenzüberschreitendes Training sind wir nicht in der Lage, rasch, effizient, leistungsfähig und mit geringstem Unfallrisiko, Hilfe zu leisten.

Stabsoffizierausbildung (PfP)

Zivile als auch militärische Kooperation (Katastrophenhilfe im grenznahen Raum, SAR, WEF, UNO Konferenzen, ALBA usw.) setzt ua eine gemeinsame Sprache, einheitliche Verfahren und kompatible Mittel voraus. PfP und die MoU ermöglichen unseren Besatzungen, Stabsoffizieren usw eine angepasste Ausbildung, damit im Krisen- und Katastrophenfall rasch und sicher die Mittel der Luftwaffe eingesetzt werden können.

Ohne diese Ausbildungsmöglichkeiten im Rahmen des PfP und der MoU wird die Kooperation in der grenzüberschreitenden Katastrophenhilfe und in internationalen Operationen praktisch verunmöglicht.

Anmerkung

Der interessante Artikel der Luftwaffe wurde im April ausgewählten Fachjournalisten zugestellt. Er kann auf der Website <http://wrd.ch/militaergesetz-ja> als PDF-File eingesehen werden.

Laut Auskunft des Stv. Chefs der Abt. «Sicherheit- und Verteidigungspolitik», Dr. Christian Catrina sind die Auslandeinsätze unserer Luftwaffe bei einer Ablehnung des Militärgesetzes nicht gefährdet. Die Verfahrensfrage wird jedoch neu beurteilt werden müssen, was die Sache nicht erleichtert. PB

Briefwechsel mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Es ist leider nicht immer so, das konkrete Fragen auch konkret beantwortet werden. Es ist auch nicht üblich, einen Briefwechsel zu publizieren. Die nachfolgende Ausnahme erscheint mir deshalb angebracht, weil das legitime Bedürfnis nach genauen Informationen mit Füssen getreten wird. Das Vertrauen in staatliche Institutionen wird zum Schaden unserer Demokratie so unnötig strapaziert. Obwohl die Machtlosigkeit hier etwas zu bewegen, mit Händen zu greifen ist, wäre Resignation der falsche Weg. Wir haben Herrn Bundespräsident Leuenberger zur selben Zeit und zur gleichen Sache um eine Stellungnahme gebeten. Eine Antwort ist - auch nach einem wiederholten Nachfassen - leider noch nicht eingetroffen..

Sehr geehrter Herr Direktor

Wir sind als engagierter Verein für den Flugplatz Dübendorf über das Ergebnis der Verhandlungen sehr enttäuscht. Die Schweizerische Position wurde aus unserer Sicht bereits im Vorlauf der Zusammenkunft viel zu wenig mit Fakten öffentlich vertreten.

Dieser Eindruck wurde an einer Informationsveranstaltung mit einem Vertreter des BAZL in Dübendorf deutlich. Ganz offensichtlich ist es unseren nördlichen Nachbarn besser gelungen, ihren Minister unter Druck zu setzen.

Gerne möchte ich deshalb erfahren, ob die Konsequenzen eines Verhandlungsabbruchs wirklich exakt analysiert und mit welcher Begründung ein Gang zur nächsthöheren Instanz, dem Europäischen Gerichtshof oder die ICAO nicht als erfolgversprechender Weg angesehen wurden? Ein Weg, der normalerweise bei Problemen zwischen zivilisierten Staaten offen steht. Wurde der Gegenseite kein Vorschlag gemacht, die Angelegenheit durch ein derartiges Schiedsverfahren - im Interesse beider Seiten - einer Klärung zuzuführen? Ich danke für Ihre Bemühungen. MfG. PB Dübendorf, 25. April 01

Sehr geehrter Herr Bosshard

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 25. April 01.

Sie können versichert sein, dass die juristischen Möglichkeiten, für die Schweiz in den Verhandlungen um die Überflüge über süddeutsches Gebiet ein möglichst günstiges Ergebnis zu erzielen, nicht erst vor dem Ministertreffen von letzter Woche, sondern während der gesamten Dauer der Verhandlungen stets gründlich analysiert worden sind. Dies wird auch weiterhin der Fall sein.

Sie können zudem versichert sein, dass das Ergebnis der Ministergespräche in Berlin vom 23. April das für unser Land bestmögliche ist - dies können Sie schon feststellen, wenn Sie die erzielten Eckwer-

te mit den ursprünglichen deutschen Forderungen verglichen.

Wenn Sie indirekt feststellen, es sei der Schweizer Seite nicht gelungen, Herrn Bundespräsident Leuenberger hinreichend unter Druck zu setzen, so befremdet uns diese Sichtweise ziemlich: Wir halten zum einen eine Verhandlungsstrategie für richtig, die aufgrund von Fakten und nicht von Druck das Maximum erreicht. Und zum zweiten gilt der völkerrechtliche Grundsatz, wonach die Konsequenzen irgendeiner Anlage von dem Land zu tragen sind, in dem die Anlage steht, auch für die Schweiz und somit auch für den Flughafen Zürich uneingeschränkt. Sie werden mit uns sicher übereinstimmen, dass die gleiche Menge Lärm, die wir für unsere deutschen Nachbarn als zumutbar betrachten, wohl auch für uns selbst zumutbar ist.

Sie können mit Sicherheit davon ausgehen, dass ein Festhalten an schweizerischen Forderungen, die über das Erreichte hinaus gegangen wären, unweigerlich zum Abbruch der Gespräche durch die deutsche Seite geführt hätte. Dann wären der Flughafen und der Kanton Zürich vor einem tatsächlichen Scherbenhaufen gestanden: Deutlich weniger (oder gar keine) tolerierte Überflüge, wesentlich längeres Nachtflugverbot, keine (!) Überflüge am Wochenende, massiv kürzere Übergangsfristen. Wir überlassen es gerne Ihnen, sich auszumalen, was ein solches «Ergebnis» für den Flughafen Zürich, für die Flughafenregion und für die schweizerische Volkswirtschaft schlechthin bedeutet hätte.

Wir können verstehen, dass Ihnen und vielen anderen Bürgerinnen und Bürgern, die von einem interkontinentalen Flughafen Zürich profitieren und ihn auch gerne selber nutzen, das «Ergebnis von Berlin» nicht ausserordentlich gefällt. Auch wir hätten mehr erhofft und dies auch gerne ausgehandelt, wenn unsere deutschen Verhandlungspartner dazu Hand geboten hätten. Aber noch einmal: Angesichts der eindeutigen juristischen Lage und der harten Verhandlungsposition Deutschlands ist das erzielte Ergebnis das relativ beste, das man realistisch erwarten durfte. MfG. BAZL, Der Stabschef, Hans U. Aebersold. Bern, 30. April 01

Sehr geehrter Herr Aebersold
Gerne möchte ich Ihnen für Ihr Schreiben vom 30. April danken. Gleichzeitig bedauere ich sehr, dass auf meine konkreten Fragen nicht eingegangen wurde und diese deshalb unbeantwortet blieben. Sie werden sicher verstehen, dass ich damit nicht zufrieden sein kann und zu Händen unserer Mitglieder, eine konkrete Stellungnahme erwarte. Ich danke deshalb für Ihre Bemühungen, mir die in meinem Schreiben vom 25. April formulierten Fragen (nachstehend nochmals aufgeführt), sowie Zusatzfragen zu beantworten.

1. *Hat man die Rechtslage betreffend Anrufung der ICAO oder des Europ. Gerichtshofes zwecks Beurteilung geprüft oder welche konkreten Gründe haben dazu geführt, diesen Weg nicht zu beschreiten?*
2. *Im Chicagoer Abkommen von 1944 und der von der Schweiz und Deutschland unterzeichneten Transitvereinbarungen gelten sämtliche Anflüge auch als Überflüge und dürfen somit über fremden Territorium stattfinden. Ohne diese Regelung müssten die Flughäfen Luxemburg und Singapur geschlossen werden. Weshalb wurde nicht auf dieser Rechtsgrundlage verhandelt und allenfalls ein Staatsvertrag als obsolet angesehen?*
3. *Weshalb hat man sich in den Verhandlungen nur auf quantitative Zahlen der Flugbewegungen abgestützt, statt auf das von der Eidg. Materialprüfungsanstalt (EMPA) entwickelte und anerkannte Lärmmodell und warum hat man die Verhandlungspartner nicht von dieser qualitativen Methode, die ein objektiveres Urteil über Lärmimmissionen erlaubt, zu überzeugen versucht?*
4. *Sie beschreiben das Ergebnis der Ministergespräche betreffend der erzielten Eckwerte als das für unser Land bestmögliche. Diese Äusserung impliziert, dass die deutschen Maximalforderungen im schlimmsten Fall hätten hingenommen werden müssen. Wenn nicht, was wären die nächsten Schritte der Schweiz gewesen?*

Sehr geehrter Herr Aebersold, Sie erwähnen in Ihrem Brief, ..."dass die gleiche Menge Lärm, die wir für unsere deutschen Nachbarn als zumutbar betrachten, wohl auch für uns selbst zumutbar ist".

Das trifft jedoch in keiner Weise zu. Sie wissen dies aus einer bekannten Lärmstudie, wonach lediglich 4% aller Immissionen, ausgehend vom Flughafen Zürich, dem süddeutschen Raum zugeordnet werden kann. Der Löwenanteil von 96% trägt die Schweiz. Auf der anderen Seite wäre auch bei einem hindernisbedingten steileren ILS-Anflug auf die Landebahnen 32 und 34 ein unvergleichlich grösserer Bevölkerungsteil mit wesentlich tieferen Überflughöhen als 700-900 m GND wie in Süddeutschland betroffen!

Weiter kommt in Ihrem letzten Absatz zum Ausdruck, dass die deutschen Verhandlungspartner für ein besseres Resultat nicht Hand geboten hätten. Nachdem uns der Termin - aufgrund von Wahlen - diktiert wurde, ist das wahrlich eine ernüchternde Feststellung. Ein Fact, der auf dem Prüfstand bilateraler EU- Vereinbarungen der-einst kritisch hinterfragt werden sollte! Im übrigen bedauere ich sehr, dass zur Verteidigung der Verhandlungsergebnisse

weitgehend mit Argumenten der Gegenseite operiert wird, statt die Interessen unseres Landes in den Vordergrund zu rücken.

Sehr geehrter Herr Aebersold, ich bitte Sie, mir diese Fragen konkret zu beantworten und danke für Ihre Bemühungen. MfG PB, Dübendorf, 4. Mai 01

Sehr geehrter Herr Bosshard
Ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 4. Mai, in welchem Sie verschiedene Fragen zum kürzlichen Ministergespräch im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich aufwerfen.

An dieser Stelle möchte ich Ihnen nochmals versichern, dass während des ganzen Prozesses alle, aber auch wirklich alle Überlegungen und Möglichkeiten ausgelotet worden sind - sei es in rechtlicher, physikalischer (etwa betr. Lärmmessungen) oder politischer Hinsicht. Dabei sind insbesondere die juristischen Erfolgsaussichten durch Klagen und Schiedsverfahren vor den verschiedenen in Frage kommenden Instanzen äusserst gründlich evaluiert worden. Die verschiedenen beteiligten Bundesstellen haben sich dabei nicht auf Parteigutachten, sondern auf das Urteil unabhängiger Fachleute inner- und ausserhalb der Verwaltung gestützt, was zwangsläufig zu einer anderen Beurteilung der Lage führen muss.

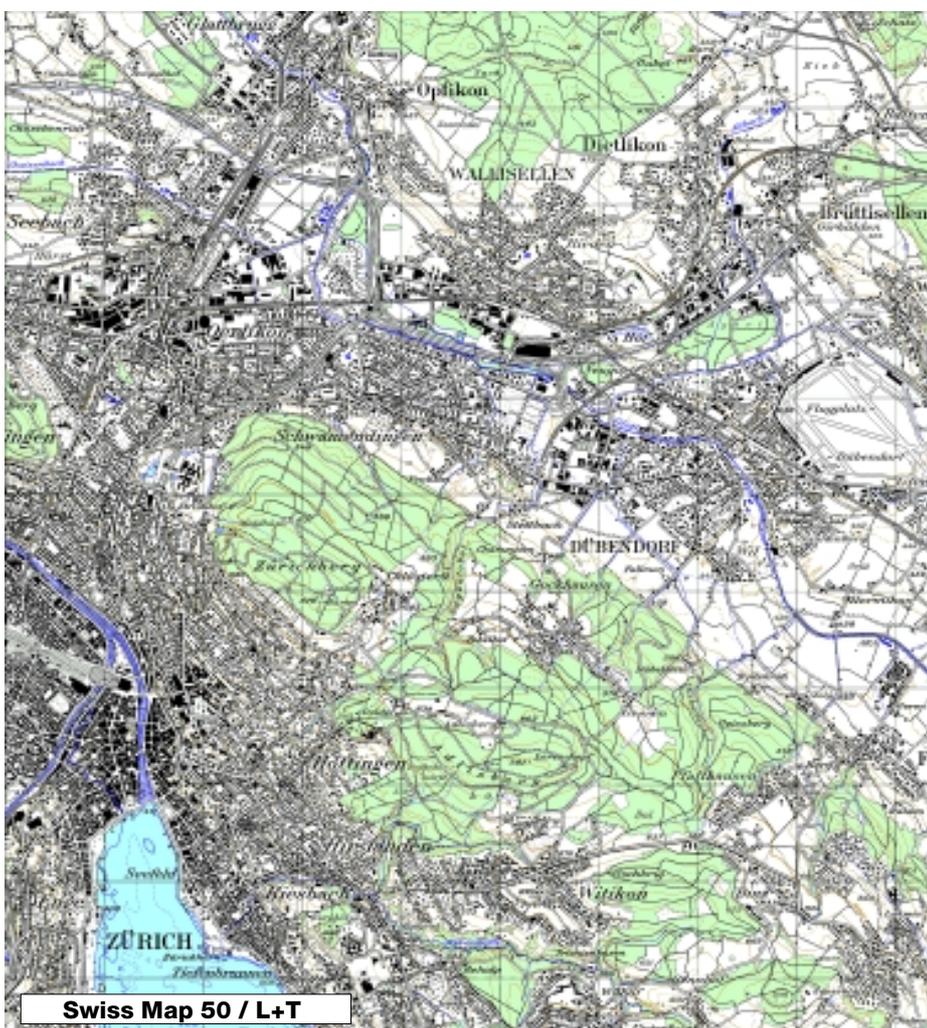
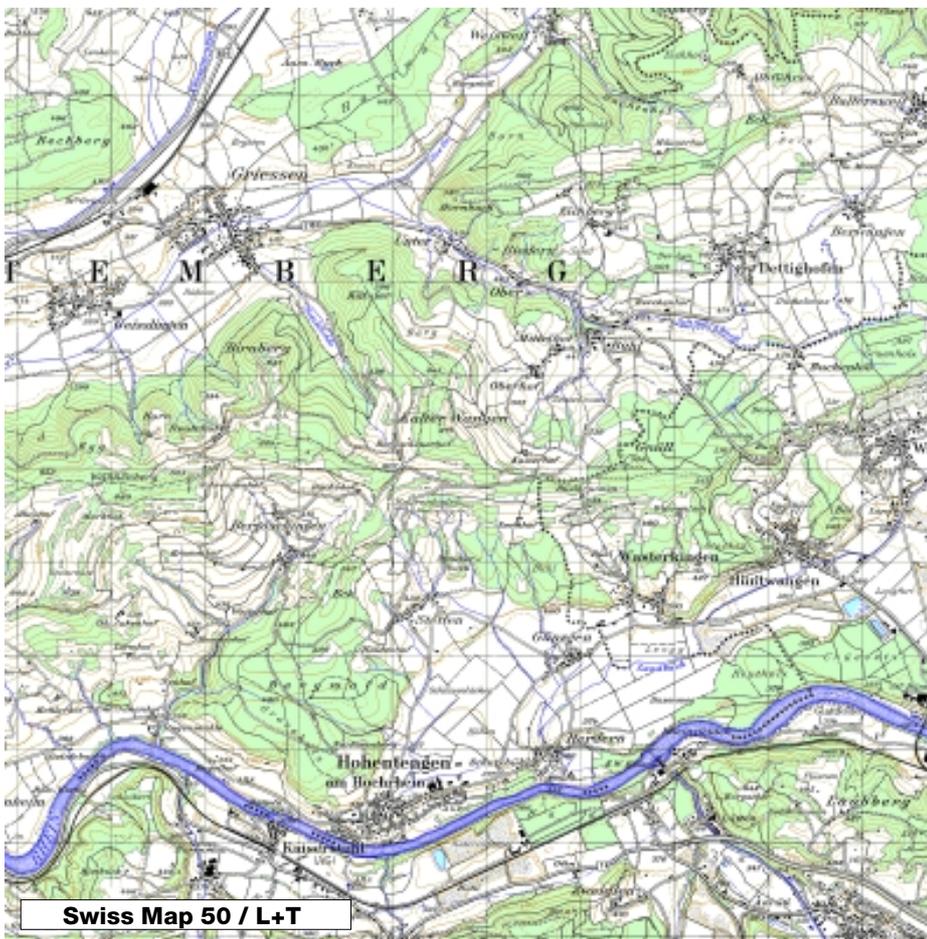
Wie Sie wissen, werden die Verhandlungen zur Ausarbeitung des Staatsvertrages aufgrund der von den Verkehrsministern festgelegten Eckwerte anfangs Juni weiter geführt. Aus diesen Gründen ist es uns nicht möglich, unsere Positionen, die für die Fortsetzung der Verhandlungen noch von Bedeutung sein werden, öffentlich auszubreiten. Mir ist es deshalb auch nicht möglich, diese Korrespondenz weiter zu führen. MfG. BAZL, Der Stabschef, Hans U. Aebersold. Bern, 8. Mai 01.

Sehr geehrter Herr Aebersold
Gerne beziehe ich mich auf Ihr Schreiben vom 8. Mai und bedaure ausserordentlich, dass meine konkreten Fragen nicht beantwortet wurden und unsere Korrespondenz gemäss Ihrem Wunsch ein Ende finden soll.

Ich kann Verständnis aufbringen, dass Sie im Vorlauf der weiteren Gespräche keine Positionen preisgeben können, meine Fragen beziehen sich aber auf die bereits erzielten Eckwerte und nicht auf die anstehende Ausarbeitung der Details. Somit bleiben die gestellten Fragen, die offensichtlich auf den Kern zielen, im Raum stehen.

Sehr geehrter Herr Aebersold, es bleibt mir nichts anderes übrig, als meiner grossen Enttäuschung über die absolut unbefriedigende Auskunft Ausdruck zu verleihen. Es sind exakt diese Dinge, die das Vertrauen vieler Bürgerinnen und Bürger in die Behörden leider nicht fördern. MfG PB, Dübendorf, 14. Mai 01

Die Bevölkerungsdichte im Vergleich



Bedenkliches zum Staatsvertrag

Es mutet schon merkwürdig an, wenn das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in seiner Funktion als beratende Amtsstelle von Verkehrsminister Moritz Leuenberger wiederholt beteuert, es seien alle, wirklich alle juristischen Möglichkeiten geprüft worden, um für uns das günstigste Ergebnis zu erzielen, während unser Bundespräsident an den Von-Wattenwyl-Gesprächen vom 17. Mai auf politischen Druck erklärte, die Rechtsgrundlage nochmals zu prüfen! So sicher, wie man sich in dieser Frage gegeben hat, scheint man offensichtlich nicht zu sein. Die an das BAZL und den Bundesrat gerichteten Zweifel werden somit bestätigt!

Unsere Kritik zum ausgehandelten Staatsvertrag wurde sofort nach Bekanntwerden des Ergebnisses in einigen Zeitungen publiziert, während sich das vorwiegend lokal agierende «Überparteiliche Komitee für mehr Lebensqualität und weniger Fluglärm» in tiefes Schweigen hüllte. Erst zwei Wochen danach erschien eine Stellungnahme im «Glattaler» ohne die geringste Kritik am Verhandlungsergebnis. Ganz offensichtlich geht es dem «Komitee» mehr um die Torpedierung des Hub und damit einhergehenden Plafonierung als um die Abwehr von Flugzeugbewegungen, die bis anhin über süddeutsches Gebiet abgewickelt wurden. Die im Forum-Info Nr. 21 gemachte Befürchtung, die bürgerlichen Stimmen im «Komitee» könnten auf wenig Gehör stossen, scheinen sich leider zu bestätigen. Und auch eine Trendwende ist nicht in Sicht, nachdem der ehemalige Vorstand des kürzlich definitiv aufgelösten Vereins «Bürgerinnen und Bürger gegen den Fluglärm» BgF seinen verbliebenen Mitgliedern empfohlen hat, diesem neuen Verein beizutreten. Auch wenn gewisse parallelen zwischen dem «Komitee» und dem Forum Flugplatz in der grundsätzlichen Zielsetzung auszumachen sind, bestehen im Vorgehen ganz wesentliche Differenzen.

Tipp: Linksgrüne Kreise entpuppen sich immer wieder als ausgezeichnete Organisatoren von international koordinierten Demonstrationen.

Weshalb die Bevölkerungen rund um deutsche Grossflughäfen noch nicht mobilisiert wurden, mit den süddeutschen Gemeinden betr. Nachtflugverbot und Plafonierung der Bewegungen gleichzuziehen, ist ein Rätsel! Eine Rezept, den deutschen Verkehrsminister betreffend wirtschaftlicher Prosperität bundesdeutscher Flughäfen in arge Bedrängnis und die Forderungen gegenüber der Schweiz auf ein anderes Niveau zu bringen, wäre dies allemal. PB

Forum Flugplatz Dübendorf

Präsident: Peter Bosshard (PB)

Vizepräsident: Robert Steiner (RS)

Beisitzer: Peter Jost (PJ)

Beisitzer: Aldo Wicki (AW)

Kassierin: Annelies Schwarz (AS)