

Information

des Forums Flugplatz Dübendorf

Im Jahr 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

Befehlsverweigerung:

**Nein Herr Bundesrat Schmid!
Nein Herr KKdt Keckeis!**

**Wir lassen uns den Flugplatz
nicht wegrationalisieren!**



Dem Militärflugplatz droht die Schliessung: 255 Arbeitsplätze und 500 Firmen betroffen!!!

Sehr geehrte Vereinsmitglieder, Politiker, Parlamentarier, Sympathisanten und Interessenten

Vor drei Jahren hat das Forum von der schleichenden Liquidation des Dübendorfer Militärflugplatzes gewarnt. Von der Luftwaffe als Falschmeldung diskreditiert vertrauten allzu viele den offiziellen Schallmeien aus dem Pentagon und Bundeshaus, wonach der Militärflugplatz solange gebraucht werde, als es in unserem Land eine Luftwaffe gibt.



Was dann folgte, waren - höflich formuliert - div. Denkmodelle und Szenarien mit dem steten Vermerk «es sei nichts entschieden»! Im Februar 04 lancierte das Forum die 12-seitige Aktion gegen den Abzug der Kampfflugzeuge persönlich an Bundesrat Samuel Schmid mit Stellungnahmen der wichtigsten bürgerlichen Parteien und des Gewerbes. Die Antwort traf - nach schriftlicher Insistierung - knapp drei Monate später ein, wesentliche Punkte nicht beantwortet, absolut unbefriedigend und gezeichnet vom damaligen Generalsekretär Juan Gut.

Dann fand der entscheidende Kommandantenrapport (KR) der Luftwaffe statt. Pünktlich zu Ferienbeginn - nachdem es die Spatzen bereits von den Dächern piffen - wurden

die glasklaren Absichten, nämlich die komplette Schliessung des Flugplatzes publik. Die militärisch beschlossene Sache wird nun dem Primat der Politik mit wenig Spielraum clever vor die Füsse geworfen! Jetzt vermögen in letzter Minute nur noch beherzte Volksvertreter das Steuer herumzureissen, denn das Schliessungsszenario ist politisch und militärisch unausgegoren, es vergibt wichtigen Handlungsspielraum und lässt Auswirkungen unberücksichtigt! Die Luftwaffe ist auf dem Weg, sich ohne wirkliche Not, dafür mit umso grösserer Sicherheit ein schweizweites Problem einzuhandeln.

Vor wenigen Jahren hat ein gebildeter Mann mit viel Kopf und Verstand, die Swissair in den Boden gefahren - felsenfest überzeugt, dass es nur einen Weg gibt. Mir graut vor dem Gedanken, Ähnliches könnte sich in der Stationierungsfrage wiederholen. Die Positionen der Armee und der Luftwaffe sind beängstigend betoniert. Andere Meinungen, und die gibt es auch in den eigenen Reihen zuhauf, werden blockiert und die Zeit der Maulkorbverteilung erlebt Hochkonjunktur. Diesmal aber wird das Forum als einst desavouierte Warner **ALARM** schlagen! Vereinter Kampf und Klar-text ist jetzt das absolute Gebot der Stunde. Ich danke für Ihre Unterstützung! Ihr Peter Bosshard, Präsident

Weshalb die Konzentration der «Einsatzflugplätze» in der Westschweiz wenn 2/3 der Bevölkerung Deutschschweiz orientiert ist?

Die Ost- Zentral- und Westschweiz müssen gleichermaßen berücksichtigt werden!



Eine starke Luftwaffe braucht Dübendorf



Die Armee und die Luftwaffe treten in der Öffentlichkeit mit einer Stimme auf. Diese wird vom Bürger meist als «das Mass aller Dinge» wahrgenommen derweil anderslautende Meinungen, ebenfalls von ausgewiesenen Fachleuten, von den Medien weniger berücksichtigt werden. Dass diese Meinungen ebenso fundiert und begründet sind, zeigt sich heute im Einführungsprozess der Armee XXI, wo heute einige der damaligen «Mahnfinger» Recht erhalten!

Die Denkmodelle werden unter Verschluss gehalten, die den Kommandantenrapport (Seite 5) zur Festsetzung von zwei Flugplätzen in der Westschweiz, (Payerne und Sion) sowie Meiringen in der Zentralschweiz bewogen haben. Ebenso fehlt eine klare Begründung, weshalb vier weitere Flugplätze geschlossen werden sollen, darunter auch der meistbenutzte Flugplatz Dübendorf. Mit dem Vehikel «Sparen» werden offensichtlich Absichten forciert, die schon zu Zeiten geboren wurden, als unser Chef der Armee noch in der Funktion als «Chef Operationen» der Luftwaffe amtierte. Nein, es geht bei Leibe nicht um «Gärtlidenken», es geht um Meinungen von absoluten Fachleuten in der Luftwaffe, die durchaus vernetzt denken und denen eine glaubwürdi-

ge Landesverteidigung und eine starke Luftwaffe ebenso ein ernstes Anliegen ist. Diese Stimmen werden in unserer Armee leider mit Akribie unterdrückt! Kritik von jenen, die wissen wovon sie reden, wird von der Generalität natürlich gescheut, darum erhalten sie auch Maulkörbe verpasst. Der Soldat ist aber auch Bürger, der nicht einem dressierten Hund gleich und in jedem Fall seinem Meister aus der Hand zu fressen hat!

[Es gibt nicht nur die offizielle Stimme der Luftwaffe!](#) Kritische Meinungen gehören zum unverzichtbaren Argumentationskatalog für die bevorstehenden Vernehmlassungen. Das Forum bittet deshalb die Politikerinnen und Politiker, die in dieser Ausgabe aufgeführten Argumente in ihre Entscheidungsfindung einzubeziehen.

Es sind nicht nur regionale Gründe, die gegen die Schliessung von Dübendorf sprechen, es gibt absolut stichhaltige Argumente, die nämlich unsere ganze Luftwaffe betreffen. [Es ist kurzsichtig, aus blinder Sparwut sämtliche - in den letzten Jahren teuer aufgebauten Infrastrukturen - aufzugeben. Die Luftwaffe hat als wichtiges Instrument unserer Armee vielmehr den Handlungsspielraum und die Reserven für die Zukunft offen zu halten!](#)

Sie hat nicht die Aufgabe, einen Flugplatz mit Steuergeldern zu subventionieren, damit dieser für zivilaviatische Bedürfnisse offen gehalten und genutzt werden kann! Sie hat auch nicht die Aufgabe, einen Flugplatz nur deswegen zu bevorzugen, um einer in die Privatwirtschaft entlassene Firma (RUAG) die Instandhaltung der Flugplatzinfrastruktur abzusichern. Vielmehr hat sie sich auf Flugplätze zu konzentrieren, die von der Bevölkerung in der näheren Umgebung seit Jahren akzeptiert und getragen werden - uneingeschränkt und zu allen Jahreszeiten!

Argumente gegen die Konzentration auf 3-4 Einsatzflugplätze

Die Rolle des Forums

Innerhalb der Luftwaffe wird das vom Kommandantenrapport (Seite 5) vorgegebene Schliessungsszenario absolut kontrovers diskutiert! Unzählige hohe Berufs- und Milizoffiziere, die u.a. in der AVIA (Offiziere der Luftwaffe) zusammengeschlossen sind, warnen vor den unabsehbaren Folgen einer Konzentration auf lediglich 3-4 Standorte. Unter Androhung von Sanktionen will die Armeeführung verhindern, dass andere, als die offiziell verbreitete Meinung in die Öffentlichkeit gelangt und sich Offiziere zum geplanten Stationierungskonzept äussern! Das ist unserem Demokratieverständnis abträglich. Präsident und Vizepräsident des Forums empfinden es hiermit als Pflicht, Entscheidungsträger über Hintergründe und Argumente zu informieren, die sonst nicht an die Öffentlichkeit gelangen.

Das Forum Flugplatz Dübendorf, das sich seit 1990 für den Flugplatz Dübendorf engagiert und dessen Mitglieder sich zu einer glaubwürdigen und effizienten Luftwaffe bekennen, ist in der Meinungsäusserung absolut unabhängig. Bis anhin wurde die Luftwaffe vom Forum tatkräftig mit viel Herzblut und Engagement, unterstützt. Sei es im Abstimmungskampf 1993 für den F/A-18, sei es in der langjährigen Öffentlichkeitsarbeit zu Gunsten des Dübendorfer Flugplatzes. Das gute Einvernehmen der Bevölkerung und der umliegenden Gemeinden mit dem Flugplatz Dübendorf ist auch das Resultat unserer jahrelangen Bemühungen. Wir nehmen uns aber auch die Freiheit, der Luftwaffen- und Armeeführung zu widersprechen, sollte Gegensteuer dringlich erscheinen. Das ist mit dem geplanten Stationierungskonzept nun der Fall. Wir fordern, dass die Einsatzflugplätze gerecht verteilt werden, je einen in der West-, der Zentral- und der Ostschweiz!

Kriegsflugplätze?

Wenn von höchster Stelle fortlaufend kommuniziert wird, dass auf absehbare Zeit keine klassischen Feinde am Horizont zu sehen sind und während den nächsten 15 Jahre mit keinen kriegerischen Auseinandersetzungen zu rechnen sei, ist die offizielle Bezeichnung «Kriegsflugplätze» ein Widerspruch und nicht mehr zeitgemäss. Angebracht ist, von Einsatzflugplätzen zu sprechen wonach der Flugplatz Dübendorf seinen Stellenwert beibehielt! Nachfolgend ist aus unserer Sicht nur von Einsatzflugplätzen die Rede.

Folgen einer Konzentration auf drei Einsatzflugplätze

Die Luftwaffe vergibt sich für die Zukunft wichtigen Handlungsspielraum und Reserven! Diese ohne wirkliche Not und in Negation von weiteren Auswirkungen, Folgen und Konsequenzen zu opfern, ist militärisch kurzsichtig und politisch unausgegoren. Sion und Meiringen müssen den Betrieb einer F/A-18 Staffel aufnehmen. Der bereits bestehende Widerstand in den touristisch erschlossenen Gebieten wird mit Sicherheit zunehmen. Die politische Situation ist absolut offen und mit vielen Unwägbarkeiten verbunden. Der Flugplatz Dübendorf hat sich mit der Bevölkerung gut arrangiert, während Sion und Meiringen diesen Prozess noch durchlaufen müssen. In Meiringen musste in diesem Sommer bereits auf die fliegerischen Aktivitäten der Rekrutenschule (Verbandsausbildung) verzichtet werden. Einsatzflugplätze, die von der Luftwaffe nur mit wesentlichen Einschränkungen benützt werden können, und die das notwendige Training der Piloten entscheidend behindern, sind in der Tat von geringem Nutzen!

Die Franz Weber Foundation hat in Meiringen eine Unter-

schriftenkampagne gegen Jetfluglärm in touristischen Gebieten lanciert! Ein sukzessiver Rückzug auf Payerne mit negativen Konsequenzen ist wahrscheinlich. Die Umgebung von Payerne wird aber kaum akzeptieren, die Hauptlast der Emissionen der Luftwaffe für die Zukunft zu übernehmen somit würde der letzte in dieser Sache noch einigermaßen unproblematische Flugplatz der Luftwaffe ebenfalls unter Druck geraten.

Auch widerspricht die Schliessung von Dübendorf dem Prinzip der Dezentralisation zwecks kurzer Anmarschwege (WEF, einziges Tor gegen Osten) + Flexibilität bezüglich Umwelt und Wetter.

Was die Rekrutierung angeht, ist es schon heute so, dass kaum genügend Nachwuchs für die beiden F/A-18 Staffeln in Payerne gefunden wird, hingegen die F/A-18 Staffel in Dübendorf doppelt besetzt werden könnte. Der Wegfall des Flugplatzes würde die Attraktivität der Luftwaffe als Arbeitgeber einschneidend einschränken, da als Jetpilot nur noch die Alternative Westschweiz oder das Gebirge (Wallis, Berner Oberland) zur Verfügung stehen würde.

Payerne ist als einziger Mittellandflugplatz im täglichen Betrieb mit Einschränkungen behaftet, da die Ausweichflugplätze Meiringen und Sion mit den Problemen eines Gebirgsflugplatzes konfrontiert sind.

Die Armee XXI braucht Flugplätze, die von der Bevölkerung getragen werden.

Eine Schliessung von Dübendorf oder bereits der Abzug der Kampfflugzeuge hätte für die Luftwaffe irreversible Folgen! Sieht sich diese aufgrund lärmpolitischen Problemen in Sion und Meiringen genötigt, eine Neuverteilung vorzunehmen, wäre

aufgrund veränderter Raumplanung und neuem Lärmbelastungskataster eine Rückkehr nach Dübendorf absolut ausgeschlossen. Dieser entscheidende Faktor müsste Grundlage für ein besonnenes und durchdachtes Handeln sein!

Sion

Dieser Einsatzflugplatz ist physisch eingeengt durch die zivile Agglomeration der Stadt Sion und dessen Infrastruktur (Verkehrsnetze, Autobahn etc.) als auch durch topographische Hindernisse. Die touristisch ausgerichtete Region ist als sehr lärmempfindlich bekannt und wird für die notwendige Übernahme von Mehrlärm nicht zu motivieren sein. Die Lärmsensibilität ist sehr hoch. Sion hat dadurch kaum Wachstums- Erweiterungs- oder Entwicklungspotential für zukünftige Bedürfnisse der Luftwaffe.

Bei schwierigen Wetterverhältnissen sind nur eingeschränkte Operationen möglich, der Flugplatz verfügt über kein echtes Instrumentenanflugsystem (ILS), sondern nur über ein beschränkt einsetzbares Instrument Guidance System (IGS). Aus topographischen Gründen kann ein echtes ILS nicht installiert werden. Besonders ins Auge fällt aber die Tatsache, dass Sion weniger aus militärischen, sondern aus politischen Gründen zum Flugplatz für die Luftwaffe definiert wurde! Die Luftwaffe subventioniert nämlich mit ihren Zahlungen in die Infrastruktur gleichzeitig die Bedürfnisse der Zivillaviatik, die ohne diesen erklecklichen Zustupf keine Überlebenschance hätte. Sie entlastet damit zu Lasten des VBS-Budgets direkt die Stadt Sion, die sich einen Zivilflugplatz wünscht. Das kann ja wohl nicht die Aufgabe der Luftwaffe sein!

Meiringen

Die grundsätzlich hervorragende Basis hat im Flugbetrieb relevante Einschränkungen. Der Flugdienst ist bei winterlichen Verhältnissen durch die recht kurze vereiste Piste zeitweise wesentlich behindert. Bei schwierigen Wetterverhältnissen wie Niederschlag und Föhn, sind nur eingeschränkte Operationen möglich weil kein Instrumentenanflug (ILS) möglich ist. Ein solcher lässt sich aus topographischen Gründen ebenfalls nicht einrichten. Die Region ist hauptsächlich vom lärmempfindlichen Tourismus abhängig und ist zwangsläufig auch zunehmenden Einflüssen und einhergehenden Einschränkungen unterworfen. Die Luftwaffe reagiert auf Reklamationen schon heute mit bekannter „Rückzugsmentalität“ was wesentlichen Entwicklungsspielraum eingrenzt.

Emmen

Der Bevölkerung rund um den Flugplatz wurde vor Jahren versprochen, dass kein permanenter Jet-Flugbetrieb mit F/A-18 Flugzeugen stattfinden wird. Auch hat sich Emmen damals vehement gewehrt, weder die AIR94 auf dem «haus-

eigenen» Flugplatz durchzuführen noch als Ausweichflugplatz für Buochs zu operieren. Zum permanenten Betrieb mit Kampfflugzeugen ist ein politisches Bekenntnis der Anliegergemeinde notwendig damit ein uneingeschränkter Flugbetrieb überhaupt möglich ist. Der Flugplatz verfügt über keine Schutzbauten und keine Infrastruktur für den Ernstfall. Trotzdem wird Emmen als vierter gesetzter Einsatzflugplatz gehandelt weil der ansässigen, privaten Rüstungsfirma RUAG mit Steuergeldern unter die Arme gegriffen werden soll. Bereits heute hätte die RUAG für die Infrastrukturkosten des Flugplatzes selbst aufzukommen. Offensichtlich versteht die Rüstungslobby, auf die Luftwaffe Druck auszuüben! Geplant ist, die Luftransportstaffeln von Alpnach nach Emmen und von Dübendorf nach Sion zu dislozieren. Bedeutende und neue Investitionen werden auch in Alpnach damit zunichte gemacht!

Dübendorf

Dübendorf ist die «Wiege der schweizerischen Luftfahrt» und das historische Gewissen der Schweizer Luftwaffe im 2. Weltkrieg. Dübendorf ist auch die Geburtsstätte der schweizerischen Zivilluftfahrt und der heutigen SWISS, beides zusammen gereichen der Stadt zum einzigartigen Prädikat der «waschechten Flügerstadt». Die Bevölkerung hat sich seit Jahren mit dem Militärflugplatz arrangiert, der von allen Einsatzflugplätzen mit grossem Abstand am meisten Flugbewegungen aufweist. Trotz diesen bekannten Emissionen ist die Wohnbevölkerung ständig gewachsen. Diese hat in der Abstimmung 1993 mit überdurchschnittlichem Stimmenanteil der Modernisierung (F/A-18) unserer Luftwaffe zugestimmt!

**Es gibt nicht nur die
offizielle Stimme der Luftwaffe!
Denn offiziell ist die Lärmkonzentration auf Payerne, Sion und Meiringen beschlossene Sache.**

Die Mehrheit, die gute Gründe gegen die Schliessung von Dübendorf hat, schweigt, weil sie schweigen muss.

Der Flug- und Waffenplatz, mit seinen Hunderten von Arbeitsplätzen ist zu einem wesentlichen und unverzichtbaren Wirtschaftsfaktor für die ganze Region herangewachsen. Mit einer vernetzten Infrastruktur und entsprechenden Synergien, die einmalig sind in der Schweiz. Wer dieses einzigartige Kapital ohne Not mit irreversiblen Folgen opfert, handelt fahrlässig und kurzsichtig. Der Schaden für die ganze Luftwaffe, aber auch für die Region wäre beträchtlich. Durch die Schliessung wären über 250 Arbeitsplätze und 500 Zulieferfirmen betroffen! Arbeitsplätze, die allein ca. 32 Millionen Franken an versteuerbarem Einkommen generieren. Von den Zulieferanten nicht zu sprechen.

Aber auch aus militärischer Sicht, bietet der Einsatzflugplatz Dübendorf für die Luftwaffe einzigartige Argumente: Dübendorf ist das einzige und nächste Tor Richtung Osten, wo zusammen mit Payerne die meisten Einsätze und Übungen zu erwarten sind, (WEF, G8, Trainingskampagne mit unseren Nachbarstaaten, F-5 Geschäft mit Österreich etc.) Dübendorf besitzt eine hervorragende operationelle Infrastruktur und verfügt über ein Instrumentenanflugsystem (ILS), das ein ganzjähriges Training der Luftwaffe ermöglicht. Hier findet ganzjährig der F/A-18 Flugdienst von der best besetzten Staffel (Vollbestand) ohne Probleme mit der Umgebung statt. Die Infrastruktur ist gross genug, um auch zukünftige neue Bedürfnisse der Luftwaffe abdecken zu können.

Die Schliessung von Dübendorf ist kein lokales Problem.

Mit der Lärmkonzentration auf Payerne, Sion und Meiringen verschafft sich die Luftwaffe ein schweizweites Problem.

Dübendorf ist ein Mittellandflugplatz mit genügend langer Piste, was bedeutet, dass hinsichtlich der vorherrschenden schweizerischen Eigenschaften des Wetters und der Jahreszeiten bedeutend weniger Einschränkungen im täglichen Betrieb bestehen als auf Gebirgsflugplätzen wie Meiringen und Sion (Sichtminima, Vereisung, Pistenzustand, Pistenlänge etc.). Zudem sind Instrumentenanflüge in Dübendorf zu einem grossen Teil ohne Einschränkungen für die Trainingsräume durchführbar, dies ebenfalls im Gegensatz zu den Gebirgsflugplätzen. Wo ist hier die Logik, wenn mit der langen Tradition als wichtiges Standbein der Luftwaffe in der Ostschweiz gebrochen wird und der Aufbau von weniger interessanten und operationell eingeschränkten Flugplätzen erzwungen wird?

Es macht keinen Sinn, die ausgezeichnete Infrastruktur in Dübendorf und die personalpolitischen Aspekte, welche für diesen Standort sprechen, zu negieren und die Gebirgsflugplätze über einen «Trainingskurs» (TK) - ähnlichen Betrieb hinaus aufzubauen. Es sind keine massgeblichen Vorteile ersichtlich, hingegen massive Nachteile zu erwarten. Die Auftragserfüllung würde mindestens in Frage gestellt.

Die Deutsche Verordnung (DVO) bedeutet keine Einschränkungen für die Luftwaffe und die Koordination mit dem zivilen Verkehr von und ab Kloten stellt für die Skyguide kein besonderes Problem dar.

Sehr geehrte Stände- und Nationalräte, sehr geehrte Regierungs- und Kantonsräte, sehr geehrte Stadt- und Gemeinderäte, lassen Sie die Schliessung oder den Abzug der Kampfflugzeuge von Dübendorf nicht zu! Es würde sonst der Region und der Luftwaffe ein Schaden für die Zukunft zugefügt, den die [Armee- und Luftwaffenführung heute gar nicht voraussehen kann!](#) PB

Auszug aus der Informationsschrift des Kommandantenrapports

Payerne, Sion, Meiringen und Locarno sind gesetzt

Für den KR sind die drei Kriegsflugplätze Payerne, Sion und Meiringen aus naheliegenden Gründen (Infrastruktur) gesetzt. Hinzu kommt Locarno, das als Ausbildungsstandort nicht zur Disposition steht.

Weiterer Handlungsbedarf

Handlungsbedarf, bzw entschieden werden muss über die weitere Nutzung der Flugplätze Alpnach, Emmen, Dübendorf, Buochs und Mollis. Aufgrund der Ausgangslage ist klar, dass von diesen Flugplätzen höchstens noch einer weiter betrieben werden kann. Dabei ist zu beachten, dass allfällige Schliessungsentscheide bei der Luftwaffe mit möglichen Schliessungsentscheiden bei der LBA (Zeughäuser, AMP und andere Infrastrukturen) zu koordinieren sind.

Zusammenfassung

Die der Luftwaffe zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen genügen nicht, alle heutigen Flugplätze weiterhin zu betreiben. Bei unveränderter Leistung der Luftwaffe sieht der KR den Flugbetrieb künftig auf den Kriegsflugplätzen Payerne, Sion, Meiringen und dem Ausbildungsstandort Locarno vor. Somit ist zu entscheiden, was unter den gegebenen Vorzeichen mit den übrigen Militärflugplätzen Dübendorf, Alpnach, Emmen, Mollis und der „sleeping base“ Buochs geschehen soll. Dieser Entscheid obliegt der Politik. Die Luftwaffenführung hat als Entscheidungshilfe zu Handen der Politik sämtliche Fakten und Grundlagen – sogenannte Denkmodelle – zusammengetragen. Diese Resultate sollen aus integraler Sicht der politischen Ebene (Militärdirektoren-Konferenz) im 4. Quartal 2004 vorgestellt werden. Im Anschluss an die Verhandlungen der Kantonsregierungen erfolgt der Entscheidungsprozess auf Stufe VBS. Die definitiven Entscheide sind im Mai 2005 zu erwarten. Die Information wird gemäss dem Prinzip intern (Mitarbeiter / Kantonsregierungen) vor extern (Medien) erfolgen.

Eine starke Luftwaffe braucht Dübendorf!



Wer soll in Zukunft Armeevorlagen im Volk vertreten, wenn sogar die armeefreundlichsten Kreise mit der Schliessung von Dübendorf mehr als vor den Kopf gestossen werden?

Das Volk hat nicht der Armee XXI zugestimmt, damit der Flugplatz Dübendorf geschlossen wird!

Der PVB setzt sich für das Weiterbestehen des Flugplatzes ein

Die Sektion Dübendorf des Personalverbandes des Bundes (PVB) wurde 1947 gegründet. Sie umfasst heute 365 aktive und pensionierte Mitglieder, die zum grossen Teil in Dübendorf arbeiten oder tätig waren. Gesamtschweizerisch weist der PVB ca 13'000 Mitglieder (davon etwa 20% Frauen) auf. Die Mitglieder rekrutieren sich aus allen Personalkategorien, vom Amtsdirektor über den Piloten bis zum Handwerker. Der PVB ist die massgebende Personalorganisation in der Bundesverwaltung sowie bundesnahen Unternehmen und wird vom Bundesrat wie auch von den Verwaltungsstellen als starker Sozialpartner anerkannt. Es gibt in der Bundesverwaltung keine andere Personalorganisation, die auch nur annähernd viele Mitglieder wie der PVB zählt und ein entsprechendes Gewicht hat. Der Verband ist unabhängig und konfessionell neutral.

Unser Verband bekennt sich mit seiner grossen Anzahl schweizweit in militärischen Betrieben tätigen Mitglieder zu einer starken und glaubwürdigen Landesverteidigung. Wir stehen vehement für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf in der heutigen Form und mit all seinen Arbeitsplätzen ein. Wir engagieren uns für die Rettung „unserer Flüügi“. Deshalb haben wir uns entschlossen, die Stadt Dübendorf und das Forum in seinen Bemühungen zu unterstützen und bei der neu aufgestellten Task Force mit zu machen, mit dem Ziel, die Jobs zu erhalten und der Stadt die Steuereinkünfte zu sichern. Wir kämpfen mit allen rechtlichen Mitteln für die weitere Existenz der „Wiege der schweizerischen Militärluftfahrt“, wie sie seit dem ersten Weltkrieg besteht.

Mike Chatton

Der Abzug der Kampfflugzeuge ist aus raumplanerischen und Lärmkatastergründen unumkehrbar!

Es gäbe kein Zurück mehr!

Beginn der Sammelfrist für Kampffjetlärm-Initiative.

NZZ 5. Mai 2004: In touristischen Erholungsgebieten sollen in Friedenszeiten keine Übungen mit Kampfflugzeugen mehr durchgeführt werden dürfen. Bis zum 4. November 2005 läuft die Sammelfrist für eine Volksinitiative, mit welcher der Umweltschützer Franz Weber dies verlangt. Mit der Initiative «Gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten» zielt Weber vor allem auf das östliche Berner Oberland. Die vom Militärflugplatz Meiringen aus startenden Kampfflugzeuge stören die Ruhe auch beim nahe historischen Hotel Giessbach über dem Brienersee, das der Umweltschützer in den achziger Jahren mit einer Stiftung gekauft und restauriert hat.

..... sMuulchörbli hat das Wort

Unter dieser neuen Rubrik werden Artikel von Zusendern publiziert, die anonym bleiben wollen aber doch etwas zu sagen haben.

Kürzlich war der NZZ zu vernehmen, dass unser verdienter Astronaut Claude Nicollier jedes Jahr mehrmals von seinem Arbeitsort USA in die Schweiz kommt, um seinen militärischen Pflichten in der Schweizer Luftwaffe nachzukommen. Weiter war nachzulesen, dass C. Nicollier demnächst seinen 60. Geburtstag feiern kann.

Normalerweise werden Piloten unserer Luftwaffe ab 55 Jahren von den fliegerischen Pflichten befreit. Zwar ist Claude Nicollier ein Westschweizer und der Chef der Armee auch. Und zwar ist Claude Nicollier Unterzeichner des «Manifestes» für die sofortige Aufnahme von Beitrittsverhandlungen mit der Europäischen Union.

Und was ist wohl im Tagesanzeiger-Magazin nachzulesen? Der Chef der Armee sei auch ein EU-Befürworter. *sMuulchörbli*

Ihre Anstrengungen sind sehr lobenswert, doch wahrscheinlich kommen Sie und wir zu spät.

Wenn ich die verschiedenen VBS-Verlautbarungen im Gedächtnis Revue passieren lasse, dann muss ich festhalten, dass wir ein weiteres Mal angelogen wurden. Sozusagen jede Woche kommt ein neues Szenario aus Bern, welches die vorausgegangenen ersetzen soll. Die Argumente sind längst nicht mehr glaubhaft und führen schliesslich dazu, dass bei den Abstimmungen nur noch NEIN eingelegt werden.

Und da kommt dann von unseren Parlamentariern der erstaunte Ausruf „man politisiere wohl am Volk vorbei“. Etwas kann ich aber heute schon versprechen: Falls die Verkehrsfliegerei durch irgend eine Hintertür doch noch nach Dübendorf kommen möchte, dann werde ich selbst im Alter noch einer grünen Partei beitreten. Im übrigen kann ich dem Schweizer Militär bei zukünftigen Abstimmungen kaum noch mit reinem Herzen zustimmen, denn vorausschauendes Planen - unter Berücksichtigung der unwahrscheinlichsten Szenarien - scheint in den letzten Jahren offenbar im Heer der Beamten oder „Generäle“ nicht gerade deren Stärke gewesen sein. Und wenn ich das irgendwo erwarte, dann ganz sicher beim Militärdepartement.

Sie merken ich bin sehr enttäuscht, trotzdem herzlichen Dank für Ihren Einsatz. *sMuulchörbli*

Herausgeber dieser Ausgabe:
Forum Flugplatz Dübendorf

Verantwortlich für den Text:
Peter Bosshard, (PB), Präsident
Robert Steiner, (RS), Vizepräsident

Adresse:
Forum Flugplatz Dübendorf
Postfach 1085, CH-8600 Dübendorf 1
Postkonto: 80-47799-0

Forum Flugplatz Dübendorf

Dübendorf, im September 2004

Sehr geehrte Mitglieder

Sehr geehrte Interessenten und Sympathisanten

Bettelbriefe zu schreiben gehört nicht zu den angenehmen Aufgaben eines Vereinspräsidenten, weil diese in der Regel mit einer Notsituation zu tun haben. Dieser Sachverhalt steht heute in doppelter Hinsicht vor der Tür, einerseits in der drohenden Liquidation des Flugplatzes, für den wir seit der Vereinsgründung 1990 viel Herzblut investiert haben, und andererseits, dass der Kampf gegen die drohende Schliessung unsere finanziellen Ressourcen übersteigen!

Dank sorgfältigem Umgang mit unserer Vereinskasse sind wir für einen starken «Kick-off» gerüstet, aber wir sind nicht in der Lage, wie damals im Kampf für die Modernisierung unserer Luftwaffe (1993), 100'000 Franken einzusetzen. Obwohl es diesmal um weitaus mehr geht, nämlich um die Weiterexistenz der «Wiege der Schweizer Luftfahrt» für die wir uns seit 14 Jahren mit «Verve» engagieren!

Das traurige Schliessungsszenario steht nicht auf einem Papier der Armeegegner, es steht im Kommandantenrapport unserer Luftwaffe - und das macht die Sache nicht einfacher, im Gegenteil!

Aber wir sind «on track»! Das Forum stellt eine «Taskforce» auf die Beine, in der eine Kerngruppe das Vorgehen mit weiteren Verbündeten koordiniert und die Kampagne vorantreibt. Die Hauptarbeit konzentriert sich weiterhin auf unseren Verein. Das kostet Geld und fordert «Manpower» - beides liegt nicht auf der Strasse.

Unsere Flugpioniere, darunter der berühmte Walter Mittelholzer, haben von Dübendorf aus den Luftraum erobert, die Welt umrundet und 1931 die Basis für die Swissair gelegt.

Nein, diesen Flugplatz lassen wir uns nicht wegrationalisieren!

Deshalb meine Bitte - unterstützen Sie das Forum Flugplatz Dübendorf mit einer Spende im Kampf gegen die drohende Liquidierung. Mit Ihrer Hilfe schaffen wir es, den gemeinsam sind wir stark!

Ich danke Ihnen ganz herzlich.

Ihr Peter Bosshard

Präsident

Einzahlungen bitte auf Postkonto: 80-47799-0 / Forum Flugplatz Dübendorf

Wieso braucht die Schweiz ein Neues Kampfflugzeug?

Von Dr. Michael Grünenfelder, Chef Luftwaffendoktrin

Das Neue Kampfflugzeug ist aufgrund seiner Flexibilität und seines Nutzens, den es in allen Aufträgen der Sicherheitspolitik erbringt, eines der prioritären Systeme unserer Armee. Im folgenden Beitrag soll diese Priorität begründet werden. Dabei wird bewusst auf eine zu diesem Zeitpunkt kontraproduktive Typendiskussion verzichtet, dies ist Sache der technischen Evaluation und der politischen Entscheidungsstufe. Ebenso beschäftigt sich dieser Beitrag nicht mit finanzierungs- und beschaffungstechnischen Fragestellungen.



Fähigkeit zur Luftverteidigung erhalten. Dies ist eine langfristige Aufgabe, sie muss die technische Entwicklung laufend beachten und einfließen lassen.

Kampfflugzeugflotte: Die IST - Situation

Die Luftwaffe setzt momentan zwei verschiedene Kampfflugzeugtypen ein. Der erste Typ ist der F-5 Tiger. Heute stehen noch 54 F-5E/F Tiger im Einsatz. Er ist bezüglich schlechtem Wetter und Nacht eingeschränkt einsetz-

bar und ergänzt damit die F/A-18 im Luftpolizeidienst nur ungenügend. Im Zeitraum 2010 wird der F-5 aus Altersgründen im operationellen Staffeleinsatz abgelöst werden müssen.

Der zweite Typ ist die F/A-18C/D Hornet. Dies ist ein modernes Mehrzweckflugzeug, das 1992 im Umfang von 34 Stück als Jäger für die Schweiz beschafft wurde. Mittels kontinuierlicher Aufdatierung kann er bis auf weiteres eingesetzt werden. Seine Stückzahl ist allerdings zu gering, um den Luftpolizeidienst über längere Dauer autonom sicherstellen zu können.

Der Bundesrat legte hierzu in seiner Antwort auf die Interpellation Schluer (02.3375 vom 21. Juni 2002) klar fest: «Die Luftwaffe muss hingegen im Bereich der subsidiären Einsätze im Inland (Wahrung der Lufthoheit und Lufttransport) autonom handeln können. [...]».

Es geht bei der Kampfflugzeugflotte heute darum, dass wir uns die Fähigkeit erhalten, autonom die Wahrung der Lufthoheit mittels Luftpolizeidiensts durchführen zu können. Dies muss im Falle der Existenzsicherung wie bei G8 oder WEF sichergestellt werden, aber auch in einer allgemeinen Krisensituation wie z.B. bei einer Raumsicherung.

Mit der heute verfügbaren Kleinstflotte aus 33 F/A-18 Hornet ist dies nicht über längere Dauer und in einer effektiven Krisensituation möglich. Der F-5 Tiger entlastet die Hornetflotte bei guten Sichtbedingungen bis zu seiner vorgesehenen Ausserdienststellung im Zeitraum 2010. Zu diesem Zeitpunkt drängt sich ein Ersatz der F-5 Tiger Flotte auf. Aufgrund der unterkritischen Grösse der F/A-18 Flotte geht es dabei auch um einen rein zahlenmässigen Ersatz von Plattformen.

Im Folgenden sollen zuerst die möglichen Rollen und Verwendungsarten des Neuen Kampfflugzeuges dargestellt werden, um in der Folge den Beitrag des Neuen Kampfflugzeuges zur Sicherstellung der Aufwuchsfähigkeit auszuleuchten.

Die Bedeutung von Luftoperationen im allgemeinen

Die Bedeutung von Luftmacht und Luftstreitkräften in militärischen Operationen haben uns die Konflikte seit dem Golfkrieg 1991 immer wieder klar vor Augen geführt. Während wir in den nächsten Jahren wohl nicht militärisch bedroht werden, geht es doch darum, sich mit der Armee eine Kernfähigkeit zur Landesverteidigung zu erhalten.

Zur Erhaltung der Fähigkeit zur Landesverteidigung operiert die Armee mit den sogenannten Aufwuchskernen. In der Luft ist der für die Armee absolut zentrale Aufwuchskern die Luftverteidigung. Ein Land, das sich in der Luft nicht wehren kann, wird von einem modernen Gegner aus der Luft angegriffen und zu einer Änderung seines Verhaltens gezwungen. Dies geschieht meistens vor einer allfälligen Bodenoffensive, Verhaltensänderungen eines Staates können aus der Luft, im Extremfall sogar ohne den Einsatz von Bodestreitkräften erzwungen werden. Beispiele sind etwa der Golfkrieg 1991 oder der Kosovokrieg 1999. Damit macht eine Landesverteidigung ohne Luftverteidigung nach heutigem Wissensstand keinen Sinn.

Heutige Waffen- und Sensorreichweiten lassen den Luftraum über der Schweiz zusammenschrumpfen. Jeder Punkt unseres Landes ist von weit ausserhalb unserer Grenzen prinzipiell aus der Luft angreifbar. Mit neuen Luft-Luft-Lenk Waffen erhöhen sich die Reichweiten auch im Luftkampf auf 100km und mehr, weitreichende bodengestützte Luftabwehrraketen verfügen über vergleichbare Reichweiten. Dies bedeutet, dass wir in der Luft aus physikalischen und technischen Gründen Mühe mit einer rein auf Autonomie basierenden Verteidigung haben.

Wir müssen also – im Sinne eines Aufwuchskerns – die

Souveränität im Luftraum

Wie wir vorher festgestellt haben, brauchen wir die Fähigkeit aus dem Stand oder mit kurzer Vorwarnung über einen längeren Zeitraum die Souveränität im Schweizer Luftraum zu überwachen und gegebenenfalls durchzusetzen.

Die Kleinheit unseres Luftraumes von ca. 200x300 km nimmt uns in Verbindung mit Fluggeschwindigkeiten von 900-1'000 km/h fast jede Reaktionszeit. In der Luft brauchen wir nicht Flugzeuge pro Quadratkilometer oder Kopf der Bevölkerung, sondern die Fähigkeit, ohne Zeitverzug reagieren zu können und mit einem einfliegenden Objekt durch die international vorgeschriebenen Eskalationsstufen des Luftpolizeidienstes zu gehen. Dies braucht Zeit und damit Flugweg, je weniger Raumtiefe vorhanden ist, desto permanenter muss die Abdeckung des Raumes mit zum verzugslosen Eingriff befähigten Mitteln sein. Diese Umstände führen dazu, dass wir faktisch Flugzeuge permanent in der Luft haben müssen. Dies ist sehr mittelintensiv.

Zur Illustration mag das Beispiel Österreich dienen: Die Österreicher planen mit ihren 18 zu beschaffenden Eurofighter Typhoon beispielsweise nur gerade eine Alarmrotte von zwei Flugzeugen permanent am Boden in Startbereitschaft halten zu können. Dies setzt Zeit zur Reaktion – d.h. dem Start und Aufsteigen der Eurofighter – voraus, was wiederum die Kooperation in der Luftraumüberwachung mit der NATO in Ungarn, Tschechien und der Bundesrepublik Deutschland voraussetzt.

Raumsicherung und Verteidigung

Das NKF ist zudem in der Vorphase eines Konflikts ein weitherum sicht- und wahrnehmbares System, mittels dem die Schweiz Gegnern und möglichen Allianzpartnern ihre Entschlossenheit und ihre Kampfkraft demonstrieren kann. Zur Illustration sei hier an die Einsätze der Schweizer Luftwaffe im Sommer 1940 erinnert, als 11 Naziflugzeuge abgeschossen wurden. General Guisan verbot daraufhin weitere Luftkämpfe, um das Deutsche Reich nicht über Gebühr zu provozieren. Der Verteidigungswille und die potentiellen Kosten eines Einmarsches in die Schweiz waren aber demonstriert und wurde in Berlin wohl notiert.

Im Auftragsfeld Raumsicherung und Verteidigung darf kein politischer Entscheid vorweggenommen werden. Dies betrifft zum Beispiel den automatischen Zwang zum Bündnisbeitritt mangels eigener Verteidigungsfähigkeit. Der Zwang zur Aufgabe der Neutralität und zum NATO-Beitritt ist gegeben, wenn wir schon in der Vorphase eines Konfliktes nicht fähig sind, die Lufthoheit im eigenen Luftraum zu wahren und diesen sichtbar und wirkungsvoll zu sperren. Dies würde

Entscheidungs- und Handlungsspielraum für die politischen Entscheidungsstufen vernichten, statt ihn zu erhöhen.

Friedensförderung und Existenzsicherung

Der Sicherheitspolitische Bericht 2000 legt die Vision für die schweizerische Friedensunterstützung und Krisenbewältigung fest (S.45): «Unser Beitrag an die gemeinsamen Sicherheitsbemühungen ist nicht zuletzt auch der von unseren Partnern erwartete Solidaritätsbeweis. Er muss entsprechend überzeugend ausfallen. Ein Verharren auf den bisherigen Leistungen oder eine bloss behutsame sicherheitspolitische Öffnung, die lediglich das anbietet, was wir ohne besondere Anstrengung leisten können, während wir gemeinsame Risiken nicht zu akzeptieren bereit sind, können nicht mehr genügen. Beistand können wir im Bedarfsfall nur erwarten, wenn wir schon heute dem neuen Gefahrenspektrum entsprechende, für alle Partner wertvolle Sicherheitsleistungen erbringen.»

Im Rahmen schweizerischer Beiträge zur Friedensunterstützung und Krisenbewältigung ist der Einsatz eines NKF in folgenden zwei Rollen politisch denkbar und wäre ein sichtbarer Beweis schweizerischer Solidarität.

Bemannte luftgestützte Aufklärung kann zur Verifikation von Abkommen im Rahmen von PSO und zur Aufklärung von Kriegsverbrechen etc. eingesetzt werden (dies berührt nicht das Thema Open Skies). Das Angebot dieser Leistung von einem neutralen Staat kann für alle Parteien akzeptabel sein und z.B. dem Verdacht der Fälschung von Aufklärungsdaten durch eine der involvierten Mächte vorbeugen. Dies ist ein eigentlicher „Guter Dienst“ ähnlich unserem Einsatz in Korea. Bemannte taktische Aufklärung ist international eher eine Mangelware, das NKF würde hier eine Nische füllen.

Im Rahmen schweizerischer Solidaritätsbeiträge ist vorstellbar, dass schweizerische Kräfte im begrenzten Umfange Luftpolizeidienst für unsere Nachbarn leisten. Dies wäre z.B. bei einem Terrorangriff und den darauf folgenden aufwendigen Luftraumsperr- und Überwachungsmassnahmen denkbar. Auch dies wäre ein weit herum sichtbarer Solidaritätsbeitrag der Schweiz.

Einsatzbedürfnisse für die Luftaufklärung ab Kampfflugzeug ergeben sich auch in der Existenzsicherung. Ein bemannter Aufklärer bietet die Möglichkeit grosse Gebiete mit mehreren Aufklärungszielen rasch zu durchfliegen, während unbemannte Aufklärungsdrohnen lange Verweildauer über einem Aufklärungsziel und Optimierung der Zusammenarbeit mit den Einsatzkräften am Boden bietet. Der Verbund beider Systeme, bemannt und unbemannt, bietet Flexibilität.

Aufwuchs

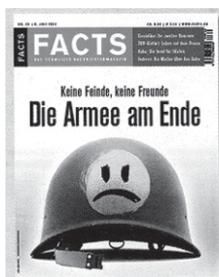
Bei der Luftwaffe ist der Aufwuchs insofern problematisch, als die Ausbildung von Piloten bis zur kriegsgegenständlichen Einsatzreife mehrere Jahre benötigt. Bei dieser Ausbildung werden die eigenen Flugzeuge und einsatzreifen Piloten erheblich beansprucht. Zu Zeiten erhöhter Spannungen kann dies kritisch sein. Auf der anderen Seite würden wir uns durch ein vollständiges Outsourcing der Pilotenausbildung in Abhängigkeit fremder Interessen begeben. Entsprechende fremde Ausbildungsressourcen werden in Spannungszeiten voll durch das Ursprungsland und dessen Bündnispartner ausgelastet sein.

In einer Aufwuchsphase kann nicht ein Generationensprung von einem altertümlichen zu einem hochmodernen Kampf-

flugzeug vollzogen werden. Das System Luftwaffe brauchte z.B. für den Generationensprung Tiger auf F/A-18 fast zehn Jahre. Aufwuchs kann realistischerweise der Ausstattungsseite nur mengenmässig, nicht aber qualitativ zu geschehen.

Diese Ausführungen zeigen den sicherheitspolitischen Nutzen des NKF und die daraus folgende Beschaffungspriorität. Die Geschichte der letzten fünfzehn Jahre sowie die technologische Entwicklung deuten alle in die Richtung einer Zunahme der Bedeutung der dritten Dimension in allen Aufträgen der schweizerischen Sicherheitspolitik.

(Das Forum Flugplatz dankt an dieser Stelle Herrn Dr. Michael Grünenfelder nochmals ganz herzlich für seinen interessanten Beitrag)



Das Ende der Panzerschlacht

FACTS vom 8. Juli, «Der Dolchstoss»

Die Armee hat noch Freunde, sie werden aber immer weniger. Die oberste Armeespitze beklagt sich, dass Diskussionen erst beginnen, wenn Entscheidungen bereits gefällt wurden. Nur, die Karten werden auch den Freunden nie auf den Tisch gelegt, oder man hüllt sich unverbündlich in «Szenarien». Die im Artikel erwähnten geheimen Einsparungen zeugen von dieser Praxis. Wen wundert es, dass Verbündete sich allmählich verbittert zurückziehen und die Gegner mehr und mehr in den eigenen Reihen zu orten sind? Man motiviere einen Panzersoldaten für seinen Job, wenn gleichzeitig von

höchster Stelle das Ende der Panzerschlacht gepredigt wird! Ob wohl die Schar von Kommunikations-Spezialisten schon einmal über die Konsequenzen derartigen Tuns nachgedacht haben?

Peter Bosshard, Forum Flugplatz Dübendorf

Das Forum dankt nachfolgenden Firmen und Privatpersonen, die den Druck dieser Spezialausgabe spontan ermöglicht haben:

Felix Schumacher , Künsnacht:	Fr. 1000.--
Crivelli AG , Druckerei, Dübendorf:	Fr. 700.--
Kläy & Co AG , SAFOS, Wangen:	Fr. 500.--
Preisig AG , Sanitärheizung, Bedachung und Spenglerei, Zürich	Fr. 500.--
Sintrade AG , Satellitennavigation und Vermessung, Dübendorf:	Fr. 500.--
Anonymer Spender , Dübendorf:	Fr. 500.--
Bochicchio , Storen + Rolladen, Dübendorf:	Fr. 100.--

Weitere Spender sind herzlich willkommen und werden auf Wunsch in der nächsten Info-Ausgabe gerne erwähnt.

Die Taskforce gegen die Schliessung des Flugplatz Dübendorf

AVIA Sektion Zürich
JU - AIR
Patrouille Suisse Fan Club
Personalverband des Bundes PVB
Stadt Dübendorf
Unteroffiziersverein (UOV) Dübendorf

Initianten:
Forum Flugplatz Dübendorf

Mit **W**em soll unsere oberste Armeeführung an der Urne noch Armeevorhaben gewinnen, wenn diese ihre Verbündeten mehr und mehr in die Wüste schickt?

Wenn linksgrüne Kreise immer zufriedener und armeefreundliche immer unzufriedener mit unserer Armeeführung werden?

Wenn am Schweizer Fernsehen von höchster Stelle verkündet wird, «man dürfe der Armee das Denken nicht verbieten» aber gleichzeitig Maulkörbe verteilt werden?

Wenn der Bundesrat den klaren Volkswillen vom 8. Mai 03 über die Armee XXI krass missachtet und die damals gesprochenen Finanzen nicht freigibt?

Wenn jahrelang die Zukunft von Dübendorf in «Szenarien» dargestellt wird und das Volk mit dem ausgeleierten Hinweis, «nichts ist entschieden» am Gängelband gehalten wird?

Wenn der Chef der Armee sich wundert, dass Diskussionen erst dann beginnen, wenn diese gefällt wurden, die Karten vorher aber nie und nimmer auf den Tisch legt?

Wenn Sicherheitspolitik nur noch durch das Portemonnaie bestimmt wird?

Wenn im militärischen Denken der «Schalter» zur Schliessung des Dübendorfer Militärflugplatzes längst gedreht wurde und jetzt ein politischer Kraftakt zur Rückbesinnung dringend Not tut?

Wenn die Freunde der Armee deshalb immer weniger werden?

Im Luftraum haben wir ein Manko

KKdt Christoph Keckeis, Chef der Armee im Facts 7/2002 (damals Chef Operationen der Luftwaffe)

*Auszug aus dem Interview
«Im Luftraum haben wir ein Manko»:*

Keckeis: Als Momentaufnahme bleiben dann nur noch die F/A-18. Allerdings nur für eine kurze Periode. Die Jäger und die Aufklärungsflugzeuge, die heute fehlen, müssen wir ersetzen.

Facts: Konkret?

Keckeis: Wir brauchen 30 neue Kampfflugzeuge.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen. Als Erstes müssen wir die Augen der Armee wiederhaben, also die Aufklärer. Eine Armee ohne Aufklärer, die nicht mind. 300 Km weiter schauen kann, hat keine Chance. Als Zweites brauchen wir Flugzeuge für Einsätze gegen feindliche Luftabwehr. Und als Drittes brauchen wir Maschinen für Luftangriffe gegen ausgewählte Ziele, die mehrere hundert Kilometer jenseits der Landesgrenze liegen könnten.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser, vielleicht mögen Sie sich noch an den Abstimmungskampf für ein neues Kampfflugzeug erinnern. Damals wurde dieser rot-weiße Schirm in der Kampagne als Symbol für einen glaubwürdigen Luftschirm über der Schweiz verwendet.

Inzwischen wurde die luftgestützte Unterstützung der Bo-



«Im Luftraum haben wir ein Manko»

Flieger-General Erstmals redet Christoph Keckeis über den desolaten Zustand der Luftwaffe. Er fordert 30 neue Kampfflugs für eine «autonome Landesverteidigung».

Interesse: Was ist das?

Keckeis: Wir sind die Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Facts: Sie stellen vom Budget auf dem Papier. Sind die F/A-18 ein Problem?

Keckeis: Nein, das sind sie nicht. Der grosse Problem ist die Finanzierung der Luftwaffe.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Facts: Sie sind der Eigentümer der Luftwaffe und müssen dafür sorgen, dass sie auch in Zukunft einsatzfähig bleibt.

Keckeis: Das ist ein Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.

Facts: Ist das Ihr Wunschzettel?

Keckeis: Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss.

Eine starke Luftwaffe braucht Dübendorf



Das ideale T-Shirt für die AIR 04 in den Farben der Luftwaffe für nur Fr. 29.90

(plus Versandkosten)

Sofort bestellen beim Forum Flugplatz Dübendorf unter der E-Mailadresse: tshirt@forum-flugplatz.com oder Bestellung einsenden an: Forum Flugplatz Dübendorf Postfach 1085, 8600 Dübendorf 1

(Auf der Rückseite können Sie sich auch gleichzeitig als Mitglied anmelden)

(Aus Zeit- und drucktechnischen Gründen wird das T-Shirt auf die AIR04 in grauer Farbe erscheinen)



Die Wiege der schweizerischen
 Militäraviatik darf nicht
 ohne Not geopfert werden!
 Eine Schliessung hätte für die Region
 grössten volkswirtschaftlichen
 Schaden zur Folge!



Unser Luftschild vermag das Volk
 im Ernstfall nur für kurze Zeit
 autonom zu schützen!

Im Luftraum haben wir ein eklatantes Manko!
 Seit 1990 haben die Bodentruppen keine Luftunterstützung!
 (Liquidierung des Hunters, ohne Ersatz)
 Seit 1999 haben wir keine raketengestützte Luftabwehr
 im oberen Luftraum! (Liquidierung der BL-64
 Bloodhound, ohne Ersatz)
 Seit 2004 hat unsere Luftwaffe keine «aufklärenden Augen»!
 (Liquidierung der Mirage III RS Aufklärer)

Werden Sie Mitglied vom Forum Flugplatz Dübendorf

Unter diesem Namen wurde Anfang November 1990 in Dübendorf ein unabhängiger Verein im Sinne von Art.60/ZGB gegründet mit dem Zweck, die immer wiederkehrende Frage des Militärfluglärms auf einer sachlichen Basis zu diskutieren. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit einer glaubwürdigen Landesverteidigung, welche auch eine effiziente Luftwaffe beinhaltet.

Unser Engagement gilt damit auch dem Erhalt des Militärflugplatzes inkl. Betrieb sämtlicher Flugzeuge und Helikopter der Schweizer Luftwaffe.

Der Militärflugplatz Dübendorf ist die Wiege der militärischen Luftfahrt in der Schweiz und seit vielen Jahren in der Bevölkerung rund um den Flugplatz gut verankert.

Er ist für die Luftwaffe das einzige und nächste «Tor zum Osten» und darf nicht ohne absolute Not geopfert werden. Der volkswirtschaftliche Schaden hätte bei einer Schliessung für die Region katastrophale Auswirkungen, einerseits durch fehlendes Steueraufkommen und

andererseits durch ausbleibende Investitionen. Nicht weniger als 250 Arbeitsplätze und ein hohes jährliches Investitionspotential (2003: über 16 Mio Franken) für rund 500 Firmen stehen auf dem Spiel! Zudem stellt der Militärflugplatz auch ein Bollwerk gegen zivilaviatische Intentionen dar.

Der Chef VBS hat im Fernsehen dem Schweizer Volk erklärt, dass der Armee das Denken nicht verboten werden kann. Gleichzeitig wurden im Departement Maulkörbe verteilt! Das Forum, als unabhängiger Verein und politische Institution sagt deshalb seine Meinung und redet Klartext!

Wir sind kein Verein mit regelmässigen Zusammenkünften und Mitgliederversammlungen und keine Konkurrenz zu Parteien. Wir können aber mit unserer Arbeit politische Parteien, die zu einer glaubwürdigen Armee stehen, unterstützen oder ergänzen.



Beitrittserklärung

Anmeldung:

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:
 Strasse:
 Telefon P:
 Unterschrift:

Vorname:
 PLZ / Ort:
 Telefon G:
 Datum:

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