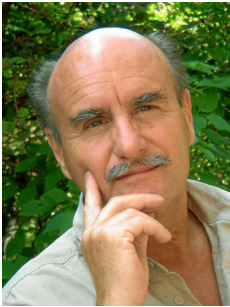


Information

des Forums Flugplatz Dübendorf

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

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



Liebe Vereinsmitglieder
Sehr geehrte Interessenten
Eines brachte die Tagung der Schweizerischen Gesellschaft für militärhistorische Studienreisen GMS an der ETH Zürich am 11. November 06 mit zwei Referenten (Oberst Harry Schreyer, letzter Chef Agentur-Aufklärung der Militäraufklärung der Nationalen Volksarmee NVA und Oberst Karl Rehbaum, im Staatssicherheitsdienst der Leiter der Abteilung XII der Hauptverwaltung Aufklärung) zum

Ausdruck, dass man die «Dinge» auch anders sehen kann. Für hiesige Ohren schien die Welt im Auditorium tatsächlich auf den Kopf gestellt, als Oberst Karl Rehbaum, erwähnte «dass die NATO mit ihrer Angriffsstrategie eine aggressive Bedrohung und die Rüstungsanstrengungen im Osten quasi immer nur eine Reaktion auf die Planungen im Westen darstellte. Nie habe der Warschauer Pakt die Absicht gehabt, den Westen anzugreifen. Die NATO verwechselte unsere Doktrin der offensiven Verteidigung mit dem Konzept des Angriffskrieges.»

Das zahlreich erschienene Publikum nahm die interessanten Ausführungen mit mässigem Verständnis, dafür mit gebührendem Respekt zur Kenntnis. Dass die Gründung des Warschauer Paktes eine Folge der NATO war, ist unbestritten. Aber immerhin war der NATO-Doppelbeschluss mit der Stationierung der Pershing eine Reaktion auf die SS-20 im Osten und nicht umgekehrt. Dass sich damals ein totalitäres Regime, welches in der Tschechoslowakei und in Ungarn immerhin sein Gesicht mit militärischer Gewalt offenbarte, einem demokratischen Staates gegenüberstand, wurde von den angesehenen Referenten des ehemaligen Staatssicherheitsdienstes in ihrer Darstellung allerdings ausgeklammert.

Die Optik bestimmt die Perspektive

In der Tat, der «Point of View» bestimmt die Perspektive. Deshalb kann man auch den Entwicklungsschritt 08/11 von einem gegenteiligen Standpunkt aus beurteilen, als in der letzten Ausgabe des Forum-Info dargestellt wurde. Die Ansicht, einen Marschhalt einzuschalten und nochmals über die Bücher zu gehen, wird allerdings von vielen Seiten befürwortet. Das entschied auch die Kommission der FDP Kanton Zürich «Äussere Sicherheit» mit folgenden Worten: «Nach der Ablehnung der Revision der Verordnung zur Armeeorganisation durch den Nationalrat in der vergangenen Herbstsession stehen wir in der Militärpolitik vor einer labilen Situation, die dringend zu konsolidieren ist. Nicht nur einzelne Teile des Entwicklungsschrittes 2008/11 wie etwa die Aufwuchsfähigkeit werden angezweifelt, sondern selbst die Verfassungsmässigkeit des gewählten Weges. Ausgehend von einer grundlegenden Lagebeurteilung – ob eine solche als neuer sicherheitspolitischer Bericht etikettiert wird oder nicht, scheint nebensächlich – braucht es für die weiterhin nötige Weiterentwicklung der Armee in erster Linie ein kohärentes Leitbild, das konzeptionell überzeugt und das als Wegweiser für die nächsten

paar Jahre sich auf eine Mehrheit im Parlament abstützen kann. Die NZZ geht mit ihren Ausführungen vom 10. Oktober 06 noch etwas weiter und schreibt: «Vor allem gilt es aber, den Willen zu bekunden, mit weiteren Reformen so lange zuzuwarten, bis eine erste Konsolidierung erreicht worden ist. Das verlangt aber vom Armeechef mit seiner Vorliebe für «digitale Entscheide» bedeutend mehr Sensorium für das politische Klima, als dies bis jetzt der Fall gewesen ist. Mit seiner Forderung, Christophe Keckeis einfach abzulösen, mag SVP-Präsident Ueli Maurer über die Stränge schlagen. Sie zeigt aber, dass der Armeechef es nicht verstanden hat, bei der Politik - im Parlament, aber auch bei den Kantonen - das nötige Vertrauen für die Reformen zu schaffen. 2007 wird Keckeis aus Altersgründen abgelöst. Auf diesen Zeitpunkt ist ein Nachfolger zu wählen, welcher der Armee in Ergänzung zur politischen Führung wieder ein «Gesicht» zu geben vermag», schreibt die NZZ.

Nationalrat Dr. Pirmin Schwander, Oberst i GSt erwähnt folgende These in der neusten Ausgabe von «PRO LIBERTATE»: «Nach dem bekannten 11.9.2001 galt der Slogan: «Wer mich im Kampf gegen den Terror nicht unterstützt, ist gegen mich». Diese grundlegende Veränderung der strategischen Sicherheitslage führte im Jahr 2003 zur Annahme der Armee XXI, und zwar mit rund 76 Prozent. Seit dieser denkwürdigen Abstimmung werden die Armeepaner nicht müde, anstatt die Armee XXI umzusetzen neue sicherheitspolitische Baustellen zu schaffen. Sie suchen unbelehrbar eine klare Eingliederung in die Interventionstruppen von NATO und EU.»

Weiter schreibt Pirmin Schwander: «Nachdem der Nationalrat die AXXI-Revision (Entwicklungsschritt 08/11) in Flims abgelehnt hatte, beschloss auch die sicherheitspolitische Kommission des Ständerates, das Geschäft vorläufig auszusetzen und weitere Abklärungen zu treffen. Jetzt aber zu glauben, der Entwicklungsschritt 08/11 und die Ausbildungsdienste im Ausland seien vom Tisch und die Armee XXI werde nun nach dem Volkswillen 2003 umgesetzt, ist naiv. Das Parlament wird so lange bearbeitet, bis der VBS-Traum Sicherheit durch Kooperation in Erfüllung geht. Ohne dabei zu fragen, wieviel Sicherheit den Engländern, den Italienern, den Dänen usw. die bisherige Kooperation mit den USA brachte. Die Frage, welche Leistungen die Schweizer Armee wo und wie lange liefern muss, setzt eine umfassende und breit abgestützte Sicherheitspolitik unseres Landes voraus. Solange wird diese nicht haben, irren wir noch lange herum. Zur Sicherheitspolitik gehört u.a. die Erkenntnis, dass der Demokratie-Export in die letzten Winkel der Erde keine stolze Bilanz aufweist. Dazu haben wir genügend Beispiele: von Haiti über Somalia bis zum Kosovo und vom Irak über Afghanistan bis Osttimor. Mit dem Einsatz von Truppen in aller Welt - auch wenn es sich um so genannte Friedenstruppen handelt - geht es nicht um Armutsbekämpfung, Menschenrechte und Demokratie. Es geht um Macht und Gewalt. Und wenn die Schweiz ihre Soldaten in die Ferne schicken will, dann geht es nicht einfach um den grosszügigen Einsatz von Steuergeldern - es geht um das teuerste Gut der Politik, um das Leben der Bürgerinnen und Bürger».

«Das Konzept einer guten Sicherheitspolitik liegt darin, dass es nicht laufend angepasst werden muss. Es muss auch nicht allen Eventualitäten Rechnung tragen. Das ist ja geradezu die hohe Kunst einer Sicherheitspolitik. Bevor wir vom unvollendeten Projekt Armee XXI in die Phantasiewelt von unerfahrenen Armeepianern treten, sollten wir einen echten Marschhalt einlegen, sicherheitspolitische Prioritäten setzen und damit die AXXI stärken - ohne Wenn und Aber», ist Pirmin Schwander überzeugt.

Divisionär a D, Paul Müller schreibt in seiner Beurteilung Armee 2008/11 u.a.: «Wieso dieses rasche Vorgehen, wenn sich doch nichts Wesentliches verändert hat? Mit diesem unausgegorenen Reformschritt wird eine noch nicht etablierte Armee XXI schon frühzeitig abqualifiziert. Wo bleibt da das langfristige, strategische Denken und Handeln? Die Reduktion der Finanzen ist kein Grund für die Umstrukturierung in diesem Umfang. Der finanzielle Abbau von 10% rechtfertigt auf keinen Fall den 50% Abbau der Verteidigungskräfte.»

Bleibt der überladene militärpolitische Karren stecken?

Der bekannte Militärpublizist Heinrich Wirz, Oberst a D, schrieb in der Dezemberausgabe der ASMZ: «Die Änderungen der Armeeorganisation und der Entwicklungsschritt 2008/11 der Armee stehen zunehmend unter Beschuss. Die deutliche Ablehnung durch den Nationalrat hat einmal mehr gezeigt, dass der militärpolitische Karren stecken bleibt, wenn dieser nach rechts, nach links und in die Mitte gezerrt wird.» Mit Blick auf die Schweizerische Offiziersgesellschaft vermerkt H. Wirz, dass diese bereits am 5. September 2004 den Bundesrat ermahnt hat, «unsere Armee braucht ein klares Profil». Weiter ist nachzulesen: «Fast ausnahmslos haben die Milizvereinigungen und die Wirtschaftsverbände die Vorlage in der Anhörung abgelehnt oder zurückgewiesen. Klug wäre deshalb, jetzt ein militärpolitischer Marschhalt, erstens zwecks strategischen und konzeptionellen Denkens sowie demokratischen und kontroversen Diskutierens ohne personelle, sachliche und zeitliche Zwänge. Zweitens müsste die AXXI instandgestellt und deren Führungsorganisation gestrafft werden.» Summa summarum stellt der Militärpublizist die wesentliche Schlussfrage: «Wäre es nicht weise, die Ladung zu verkleinern und den Karren zu verstärken?»

Über die Zukunft können wir nichts wissen, denn sonst wüssten wir es ja.

Karl Popper, Philosoph

«Seit die alten Griechen...

das Orakel von Delphi befragten, wird von Berufenen und Unberufenen munter prognostiziert - selten jedoch mit Erfolg. Die zwei wichtigsten Ereignisse der jüngsten Vergangenheit kamen so überraschend, dass selbst am Tag davor niemand damit rechnete: der Fall der Berliner Mauer und die Attentate vom 11. September 2001. Die Geschichte steckt voller verpasster Chancen - weil niemand ahnte, was kommen wird.» Den Siegeszug des Automobils ahnten nicht einmal seine Erfinder. «Es werden höchstens 5000 Fahrzeuge gebaut werden», sprach Gottlieb Daimler, «denn es gibt nicht mehr Chauffeure, um sie zu steuern.» Der damalige IBM-Chef prognostizierte: «Ich glaube, es gibt einen weltweiten Bedarf von vielleicht fünf Computern.» «640 K», davon war Bill Gates noch 1981 überzeugt, «sind genug für jeden.» Konklusion dieser in der Ausgabe 50.06 der Weltwoche u.a. publizierten Statements ist, wie man allzu blindes Stochern im Nebel wohl verhindern könnte? Hinzuzufügen ist die Definition der Weltwoche über die Allzweckwaffe der Zukunftssucher: «Das Szenario ist eine demütige Form der Prognose. Entgeltliche Voraussagen werden gar nicht erst angestrebt. Stattdessen denkt sich der Forscher wie ein Dramaturg im Theater eine bestimmte Szene aus. Danach versucht er mit Hilfe von Rechenmodellen herauszufinden, in welche Richtung sich die Handlung selbst weiterorganisiert. Die Zahl der möglichen Handlungsketten explodiert rasch. Kurzfristig können die Computer zwar den Über-

blick bewahren. Langfristig geben uns die Modelle aber keinerlei Gewissheit, sondern lehren uns nur: Schon winzige Umbesetzungen in der Ausgangsszene können in eine völlig unerwartete Richtung umkippen.»

Das unangenehme an der absoluten Macht ist, dass man nie genau weiss, wie lange man sie noch besitzt.

«Selbst so grosse Geister wie Einstein», schreibt die Weltwoche weiter, «konnten die Zukunft der Technik nicht voraussehen. Einstein: «Es gibt nicht den geringsten Hinweis, dass Atomenergie jemals nutzbar sein wird» und der britische Kernphysiker Ernest Rutherford bestätigte: «Die Atomforschung wird nie zur Nutzung von Kernenergie führen».

Die Prophezeiung der Armeeführung, dass in Europa die nächsten 15 Jahre kein Krieg stattfinden wird, lenkt auf eine interessante Bemerkung eines Schweizer Pioniers der Klimageschichte, Professor Christian Pfister. Laut seiner Logik sind wissenschaftliche Fehlleistungen begrüssenswert, wenn sie ein gewünschtes politisches Resultat bringen.

Damit schliesst sich der Kreis zum Entwicklungsschritt 08/11. Jean-Pierre Bonny, Präsident Pro Militia und alt Nationalrat, hält in der Novemberausgabe der Vereinsschrift zum deutlich verworfenen Reformprojekt fest: «Wenn man gewisse offizielle Kommentare aus dem VBS liest, könnte man meinen, dass das nationalrätliche Signal nicht deutlich genug war. Da wird frischfröhlich und ohne jegliche Selbstkritik zur Tagesordnung übergegangen und erklärt, die Vorlage werde jetzt einfach tel-quel dem Ständerat präsentiert, der werde dann schon zunicken, und alsdann werde man die Sache im Nationalrat durchboxen. So einfach ist das, meint man im VBS.»

Etwas ist mir, nach allem was ich bis heute im Zusammenhang mit dem Stationierungskonzept erlebt habe, leider abhanden gekommen: Vertrauen in unsere Armeeführung!

Wünsche Ihnen, liebe Mitglieder und Interessenten des Forums, im Neuen Jahr alles Gute.

Ihr Peter Bosshard, Präsident

Parlamentarische Initiative Nationalrat Max Binder, SVP-Zürich

Die Debatte im Nationalrat über die am 7. Oktober 2005 mit 40 Mitunterzeichnern eingereichte Parlamentarische Initiative von Nationalrat Max Binder, SVP Zürich, wurde von Session zu Session verschoben. Angeblich aus zeitlichen Gründen, liess das Sekretariat jeweils verlauten. Die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates SiK NR, hat an ihrer Sitzung vom 24. April 2006 die am 7. Oktober 2005 von Nationalrat Max Binder eingereichte parlamentarische Initiative vorgeprüft. Der Initiator will das Parlament beauftragen, das neue Stationierungskonzept der Luftwaffe zu optimieren und darin insbesondere unter Berücksichtigung des Standortes Dübendorf die strategische Einsatzbereitschaft sicherzustellen sowie das Sparpotenzial zu beziffern. Die Kommission beantragte mit einem knappen Ergebnis von 13 zu 10 Stimmen, der Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit (Borer, Bugnon, Gadiant, Günter, Haller, Miesch, Oehrl, Schlüer) beantragte, ihr Folge zu geben. Wer die Empfehlung der Kommission genauer prüft, muss leider feststellen, dass offenbar einige Mitglieder das VBS Stao Konzept gar nicht studiert haben. Im Dezember 06 verfasste das Forum, zusammen mit dem Personalverband des Bundes, Sektion Dübendorf (PVB) und der Unteroffiziersverein Dübendorf (UOV) eine umfassende Stellungnahme zu Handen der SiK-Mitglieder NR. Darin wurde auf die wesentlichsten Fehler aufmerksam gemacht (Uminterpretierung der Stellungnahme des Zürcher Regierungsrates und der Irrtum, in Dübendorf hätten Kavernen gebaut werden müssen, etc.). Weiter wurde nochmals auf die Konsequenzen dieses VBS Konzeptes mit enormen Folgekosten hingewiesen, die sich bereits manifestieren und auch der Grund der Initiative von Franz Weber darstellen.

Interpellation

Nationalrat Hans-Ulrich Mathys, SVP

Am 4. Oktober 2006 reichte Nationalrat Hans-Ulrich Mathys, SVP AG, eine Interpellation (06.3485) mit nachfolgendem Wortlaut ein:

1. Der strategische Entscheid, Dübendorf ab Ende 2007 für Flächenflugzeuge zu schliessen, wurde Anfang 2005 gefällt. Trifft es zu, dass dieser Entscheid nicht mehr von allen Entscheidungsträgern akzeptiert wird?
2. Hat dieser Entscheid weiterhin Gültigkeit, oder hängt dieser von der neuen Armeeführung ab?
3. Sind tatsächlich Bestrebungen im Gange, auf diesen strategischen Entscheid zurückzukommen und Dübendorf über 2007 hinaus, was Flächenflugzeuge anbetrifft, am Leben zu erhalten?
4. Personelle Engpässe im Bereich Unterhalt sind offenkundig. Diese sind offenbar entstanden durch Empfehlungen von Vorgesetzten, sich nach Möglichkeit anders zu orientieren, da Dübendorf keine Perspektive mehr bietet. Wie werden diese personellen Engpässe bewältigt?

Begründung

Im Juni 2005 wurde das Personal des Militärflugplatzes Dübendorf offiziell dahingehend orientiert, dass der Flugbetrieb (ausser Helikopter) Ende 2007 eingestellt wird. Der Jet-Betrieb wurde bereits letztes Jahr vollständig ausgelagert. Von Oppositionsgruppen, die ihre persönlichen Interessen in den Vordergrund stellen, sind gegenläufige Bestrebungen im Gange, und zwar dergestalt, den Flugbetrieb der Flächenflugzeuge bis über das Jahr 2010 in Dübendorf behalten zu wollen. In jüngster Zeit sickerten Informationen durch, dass die Flugzeuge offiziell ab 1. Januar 2008 in Emmen stationiert werden, die Einsätze jedoch trotzdem ab Dübendorf stattfinden, damit der Flugplatz über die Zeit gerettet werden kann, bis ein neuer Flugwaffenkommandant im Amt ist. Die Unsicherheit der Mitarbeitenden in Dübendorf ist gross. Für viele Betroffenen hat ein Standortwechsel Konsequenzen bezüglich Wohnort, Familien und Schulen.

Antwort des Bundesrates vom 29.11.2006

Das Stationierungskonzept der Armee vom Juni 2005 hält fest, dass Dübendorf als Dienststelle des Flugplatzes Emmen für Helikopter bis 2010 mit einer Verlängerungsoption bis 2014 weiterbetrieben wird. Die Option wurde auf Wunsch des Kantons Zürich gewährt, damit für den Kanton und die Gemeinden eine geordnete raumplanerische Entwicklung im Bereich des Flugplatzareals möglich ist.

Dieser konzeptionelle Entscheid steht weder für die Armeeführung noch für den Bundesrat zur Diskussion. Bei der Umsetzung des Stationierungskonzepts zeichnen sich für die Zeit vor dem endgültigen Einstellen des militärischen Flugbetriebs Übergangslösungen ab, die eine sinnvolle Restnutzung und flexible Anpassung an die personellen und organisatorischen Veränderungen ermöglichen.

Die Luftwaffe hat per Ende 2005 den Betrieb für Kampffjets in Dübendorf eingestellt. Dies gilt auch für Zwischenlandungen von anderen Flugplätzen aus. Der Abbau des Propeller-Flugbetriebs ist gemäss VBS-interner Planung grundsätzlich auf Ende 2007 vorgesehen.

Im Sinne einer Übergangslösung sollen die beiden Spezialflugzeuge Twin Otter und Super King Air bis längstens Ende 2010 im Sommerhalbjahr - der Hauptsaison der Swisstopo - gemäss Festlegung im Kurs- und Schultableau der Luftwaffe ab Dübendorf eingesetzt werden. Mit dieser Massnahme wird einerseits die Leistungserbringung zugunsten der Swisstopo sichergestellt und andererseits ein koordinierter Aufbau der entsprechenden Infrastruktur an den anderen Standorten (mit Schwergewicht in Emmen) ermöglicht.

Die Übergangslösung bedeutet auch, dass Dübendorf bis zur endgültigen militärischen Betriebsschliessung weiterhin von Flächenflugzeugen benutzt werden kann (VIP-Jets des Lufttransportdienstes des Bundes und Propellerflugzeuge). Auch kann

in dieser Zeit bei Bedarf mit Flächenflugzeugen ab anderen Standorten nach und ab Dübendorf zurück- oder weitergefliegen werden.

Der Bundesrat beantwortet die konkreten Fragen wie folgt:

1. Der Chef VBS, der Chef der Armee wie auch der Kommandant der Luftwaffe stehen vollumfänglich hinter den Entscheidungen des Stationierungskonzepts der Armee.
2. Die in dieser Angelegenheit gefällten Entscheide haben unabhängig von allfälligen Veränderungen in der Armeeführung ihre Gültigkeit.
3. Vonseiten VBS sind keine derartigen Bestrebungen im Gange. Beim Bundesamt für Zivilluftfahrt liegen zurzeit keine Gesuche zur Erhaltung des Flugplatzes für die Zivilluftfahrt vor. Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist lediglich festgelegt, dass mittelfristig eine SIL-relevante Mitbenutzung des Militärflugplatzes Dübendorf zu prüfen sei.
4. Personelle Engpässe zur Sicherstellung des Flugbetriebs und zum Unterhalt der Flugzeuge sind wie in den übrigen Bereichen der Armee durch organisatorische Massnahmen aufzufangen. Im Fall der Luftwaffe besteht eine hohe Flexibilität durch Verlegung der Basierung von Luftfahrzeugen.

Bemerkung:

- *Entscheidungssträger sind die einen, eine grosse Anzahl AdA an der «Front» die anderen, die dem VBS-Konzept kritisch gegenüberstehen und schweigen müssen.*
- *viel Gesagtes und Geschriebenes von höchsten Stellen ist heute bereits Makulatur und politischem Druck kann sich keine Instanz langfristig widersetzen.*
- *was bei genauerem Hinsehen vom VBS-Konzept übrig blieb, ist vor allem der Abzug der Kampfflugzeuge von Dübendorf! PB*

Wachsender Widerstand in Meiringen und Sion

Der Widerstand um die Flugplätze Sion und Meiringen eskaliert. Der Berner Oberländer berichtete am 14.12.06: «Die Nerven der lärmgeplagten Anwohner des Militärflugplatzes Meiringen liegen blank. Sie erwägen Strömanöver. Die Bewohner Unterbachs machten am Dienstagabend ihrem Ärger über den Fluglärm gehörig Luft. An einer einberufenen Orientierung warfen sie den Vertretern von Flugplatz und Armee Arroganz und mangelndes Gehör für ihre Anliegen vor». In der Jungfrau-Zeitung vom 12.12.06 liest man: «Angeheizte Stimmung bei der Diskussion zum Flugplatz Unterbach am Dienstagabend. Es wurde sogar mit der Besetzung der Piste gedroht. Die Vertreter des Flugplatzes und auch Gemeindepräsident Christoph Ammann hatten einen schweren Stand. Er will sich aber dafür einsetzen, dass im Sommer weniger geflogen wird. Deutlich stand die Drohung im Raum, die Pisten zu besetzen, falls keine Lösung gefunden würden», stand in der Zeitung.

Dieses Szenario war vorauszusehen! Im Alternativen Stationierungskonzept wurde mehrfach auf die Folgen einer Konzentration der Kampfflugzeuge auf nur noch drei Flugplätze hingewiesen. Selbstverständlich sind Drohungen der www.igf-alpenregion.ch, den Betrieb zu stören, inakzeptabel! Die Piloten und das Flugpersonal verrichten ihren Job im Auftrag der Luftwaffe und sind damit die falschen Adressaten, um Dampf abzulassen.

Wer sich im VBS aber über den Widerstand von Meiringen/Unterbach wundert, hat falsch kalkuliert. Die Lärmproblematik im engen Haslital, bereits heute ein Streitpunkt regionaler Grösse, droht sich zu einem Flächenbrand nationaler Dimensionen ausweiten. Das dürfte der radikalen Initiative von Franz Weber wiederum in die Hände arbeiten. Lärmschutzmassnahmen dürften das gewünschte Ziel verfehlen. Das VBS und die Luftwaffe reiten sich mit ihrem Stao Konzept in eine Sackgasse. Die Verantwortung haben die politischen und militärischen Wegbereiter im Departement VBS und in erster Linie der Chef der Armee zu tragen. Ebenso Politiker, die allzu unkritisch den VBS-Schalmeien gefolgt sind ohne an der Basis einmal nachgefragt zu haben. Ein Grund, die Wahllisten zu gegebener Zeit nochmals gründlich zu studieren

Die Sache mit der Wahrheit

Reizüberflutung ist Gift für das Gedächtnis, ergo beschreiben wir die Festplatte im PC. Und zur Sicherheit, wird ein Backup vom Backup erstellt, selbstverständlich auf einem «external Drive». Blättert man nun in den Bits und Bytes, holt einen das Gedächtnis plötzlich wieder ein. Zwischen gestern und heute entdeckt man oft Diskrepanzen aber in der Regel keine «Kopfstände».

Vielleicht wäre es deshalb sinnvoll, Entscheidungsträgern, die auf der Lohnliste der Steuerzahler figurieren und von Amtes wegen auch mit Steuergeldern umgehen müssen, ein «Backup» zur Gedächtnisauffrischung vorzulegen. Man wird zwar einwenden, die Bedingungen hätten sich verändert, oder man habe sich auch getäuscht. Enttäuscht ist aber auch jener, der die Nachricht damals für bare Münze genommen hat. Man kann es drehen und wenden wie man will, in beiden Worten ist von Täuschung die Rede. Die Festplatte vom Forum Flugplatz wird nach Bedarf auch in Zukunft nach derartigen «Täuschungen» durchforstet.

Korpskommandant H.R. Fehrlin hat als damaliger Kommandant der Luftwaffe im Januar 2003 - aufgrund unserer Warnung, der Abbau könnte das Anfang vom Ende des Flugplatzes sein, einer Zeitung mitgeteilt:

«Wir haben zu hohe Betriebskosten, weshalb wir kaum mehr in neue Betriebssysteme investieren können. Also müssen wir die Betriebskosten senken. Dies kann nur geschehen, indem wir Infrastruktur abbauen oder Personal reduzieren».

«Wenn der Dübendorfer Jetbetrieb nach Meiringen umgelagert wird, benötige ich dort nur noch das dafür notwendig geschulte Personal. Die Einsparungen beschränken sich somit auf die Personalkosten im Jetflugbetrieb.»

«Ich brauche den Flugplatz Dübendorf vor allem im Bereich der Existenzsicherung. Er ist der östlichste Stützpunkt, auf dem wir ein Lufttransportbataillon und die Flächenflugzeuge stationiert haben. Es geht darum, dass wir in Krisen, bei Überschwemmungen und bei Lawinen die ganze Ostschweiz raschmöglichst mit Lufttransportkapazität versorgen können. Für uns ist es nicht der Anfang vom Ende, sondern der Schritt in eine neue Phase von Operationen ab Dübendorf. Solange es eine Schweizer Luftwaffe gibt, wird es diesen Flugplatz geben - ausser die Politik entscheide anders. Aber um unsere Aufgaben zu erfüllen, sind wir auf den Flugplatz Dübendorf angewiesen».

Mittlerweile wissen wir, dass Infrastruktur und Personal abgebaut wurde und dieser Prozess auch noch nicht abgeschlossen ist. Weder der Bundesrat noch die Armeeführung hat bis heute Transparenz geschaffen. Ganz offensichtlich überragen die immensen Neuinvestitionen die Einsparungen, denn auch diese müssten in die Betriebskostenrechnung (Unterhalt, Amortisation, Abschreibungen) einbezogen werden. Schlussendlich wurde das VBS Stao Konzept unter dieser Prämisse dem Bürger «verkauft».

Anlässlich der Anhörung von Franz Weber zu seiner Initiative sicherte das VBS der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates u.a. zu, dass Nachbrennerstarts strikte eingeschränkt werden. Leider hat die SiK NR nicht nachgefragt, auf welche Weise das geschehen soll, ohne die Sicherheit zu tangieren und vorallem, wie teuer allfällige Massnahmen kämen, um darauf verzichten zu können! Aber wer sich in solchen Fragen nicht auskennt, muss leider hinnehmen, was von «oben» eingeflüstert wird. Das allerdings wirft kein gutes Licht auf eine Fachkommission!

Die Politik hat auch nicht anders entschieden und trotzdem will die Luftwaffe auf den Flugplatz verzichten. Hier werden die einst vorgebrachten Argumente hinsichtlich «Versorgung der Ostschweiz» vom VBS kurzum über Bord gekippt!

Die Frage ist berechtigt, wie ernst Aussagen noch genommen werden können? Wie kann, bei allem Verständnis für die Komplexität der Dinge, Vertrauen unter solchen Umständen überhaupt noch entstehen oder sogar wachsen?

Die Zweifel an der Richtigkeit des Entwicklungsschrittes 08/11 basieren hauptsächlich vor dem Hintergrund dieses schwindenden Vertrauens. «Backup auf external Drive» ist also nach wie vor nötig. PB

Heimatbuch von Dübendorf

«Warum heisst das Heimatbuch Dübendorf» so und nicht einfach «Jahrbuch Dübendorf»? Das hängt mit dem Ende des schrecklichen Zweiten Weltkriegs zusammen. Wäre damals jemand gefragt worden, was Heimat bedeute, fast alle hätten es gewusst und sich höchstens über den einfältigen Frager gewundert», schreibt Hugo Maeder im Vorwort zum neusten und 60. Heimatbuch von Dübendorf.

Für die meisten Bürger dieser Stadt ist das Heimatbuch zum Geschichtsbuch und damit zum Nachschlagwerk geworden. Es eignet sich auch hervorragend als Geschenk. 2005 übergab das Forum die Ausgabe 1985 persönlich dem damaligen Bundespräsidenten Samuel Schmid, in dem ein bedeutender Teil der Geschichte des Flugplatzes eindrücklich beschrieben wird.

Der Flugplatz hatte immer einen ganz besonderen Stellenwert im Heimatbuch. Beinahe in jeder Ausgabe wurde über die aktuelle Entwicklung berichtet und manchmal aus besonderem Anlass weit in die Geschichte zurückgeblendet. Zahlreiche Details und interessante Hintergrundinformationen trugen zur wertvollen Bereicherung des Heimatbuches bei. Ja, Dübendorf wurde mit seinen Kampfflugzeugen und aviatischen Veranstaltungen schnell einmal in ganz Europa bekannt und wem Marketing kein Fremdwort ist, erkannte in der Wiege der Schweizerischen Luftfahrt schnell den besonderen Stellenwert eines «Unique Selling proposition» (USP). Das einzigartige Verkaufsargument oder das Dübendorfer «Markenzeichen» soll nun ohne Not endgültig im Buch der Geschichte entsorgt werden.

Es ist praktisch unmöglich, Probleme in aller Offenheit beim Namen zu nennen, ohne gleich als böse abgestempelt zu werden. So wird vieles beschönigt.

Dass sich die Stadt Dübendorf mit 30'000 Franken, weitere Gemeinden mit zusätzlichen 30'000 Franken und das Forum Flugplatz mit gut 20'000 Franken nur an direkten Kosten an der Kampagne der Taskforce gegen den Abzug der Kampfflugzeuge beteiligt hat, darf nicht verschwiegen werden.

Wie es zum schleichenden Abbau kam und wer in diesem Entscheid massgebend involviert war, wer die Konzentration auf nur noch drei Flugplätze, (einer in der Zentralschweiz und zwei in der Westschweiz) verordnet hat, welche Argumente vorgebracht wurden, weshalb sich eine Opposition formierte und welche Gegenargumente im Alternativen Standortkonzept vorgebracht wurden, sind der Nachwelt ebenso zu erhalten wie die bereits ausführlich, in mehreren Ausgaben dokumentierte Entstehungsgeschichte.

An unzähligen Dokumenten und Belegen fehlt es so wenig wie an zahlreichen Ton- und Videoaufzeichnungen. Eine objektive und ungeschönte Darstellung wird der Wahrheit am besten gerecht. Denn das unrühmliche Ende des Dübendorfer Militärflugplatzes ist mitnichten eine Folge der Anpassung der Luftwaffe an heute gültigen internationale Standards und Normen. Noch ist die Schweiz kein Mitglied eines Bündnisses. Sie hat sich auch nicht tel-quel an ausländischen Massstäben zu orientieren! PB

**Vorankündigung:
Die 15. Generalversammlung
findet am
Freitag, 13. April 2007 statt.**

Herausgeber dieser Ausgabe: **Forum Flugplatz Dübendorf**
Adresse: Postfach 1085, CH-8600 Dübendorf 1
Präsident: Peter Bosshard (PB)
Vizepräsident: Robert Steiner (RS)
Vorstandsmitglied: Mike Chatton (MC), Präsident PVB Sek. Düb.
Vorstandsmitglied: Frank Stoller (FS), Präsident UOV Dübendorf

Auszug aus der Chronologie der Ereignisse

- 2001/Dezember: Das Forum macht in der Infoausgabe Nr. 25 unter dem Titel «Abbau bis zur Bedeutungslosigkeit» auf die drohende Schliessung des Flugplatzes aufmerksam. «Der Militärflugplatz mit seiner vernetzten und gut ausgebauten Infrastruktur ist in akuter Gefahr, zum unbedeutenden Heli- und Leichtflugzeug-Flugplatz degradiert zu werden. Der programmierte Anfang vom Ende! Diese Ausgabe wurde einem erweiterten Kreis zugestellt.
- 2002 Es erscheinen diverse Leserbriefe zum befürchteten Schliessungsszenario.
- 2003/ 25.Jan.: Der damalige Kommandant der Luftwaffe, KKdt H.R. Fehrlin nimmt Stellung zu unseren Befürchtungen (siehe Seite 4).
- 2004/26.Feb.: Auf unsere Initiative nehmen die bürgerlichen Parteien Dübendorfs zum drohenden Abzug der Kampfflugzeuge Stellung und senden zusammen mit der Stadt Dübendorf eine Eingabe an den Chef VBS.
- 2004/7.Juli.: Das Forum initiiert eine Kampagne mit der PR Agentur Klaus Stöhlker und erteilt das Mandat zur Ausarbeitung eines Konzeptes. Für die 1. Startphase werden 10'000 Franken bereitgestellt. Sicherstellung der Restfinanzierung durch weitere Kreise und Gemeinden. Das Gesamtengagement des Forums an der erreichte gut 20'000 Franken an direkten Kosten.
- 2004/August Bildung einer Taskforce zwecks Abstützung auf eine breitere Basis.
- 2004/13. Sept.: Die Kantonsräte Rita Bernoulli und Felix Hess reichen eine dringliche Anfrage an den Regierungsrat, zwecks Erhalt des Flugplatzes ein.
- 2004/15.Sept.: Zustellung der Ausgabe Nr. 30 an die Parlamentarier mit ausführlicher Information über die Konsequenzen einer Schliessung des Flugplatzes.
- 2004/November: Initialisierung des Alternativen Standortkonzeptes durch eine ausgewählte Spezialistengruppe.
- 2004/4. Dez.: Der Kdt LW, KKdt H.R. Fehrlin liess anlässlich einer Veranstaltung in Emmen durchblicken, dass Emmen gegenüber Dübendorf den Vorzug erhalten hat.
- 2004/6.Dez. Der Chef der Armee, KKdt C. Keckeis informiert über das VBS Stationierungskonzept und setzt den Kantonen eine Frist von zwei Monaten für die Vernehmlassung.
- 2004/15.Dez.: Klammheimlicher Abzug der F5-E Tiger von Dübendorf.
- 2005/7.Jan.: Präsentation des Alternativen Stationierungskonzeptes der Taskforce anlässlich einer Medienkonferenz im Bundeshaus.
- 2005/20. Jan.: Besprechung einer Taskforce-Delegation mit einem Mitglied des Regierungsrates.
- 2005/März: Ausgewählte Parlamentarier erhalten unser Info Nr. 31 zugestellt.
- 2005/7.Okt.: Einreichung der Parlamentarischen Initiative von Nationalrat Max Binder, SVP Zürich.
- 2005/16.Okt.: Abflug der letzten zwei F/A-18 von Dübendorf. Überführung des UeG in das BFK.
- 2006/Februar: Ausgewählte Parlamentarier erhalten unser Info Nr. 32 zugestellt.
- 2006/24. Apr.: Die SiK Nationalrat beschliesst mit 13:10 knapp, der Parl. Init. Binder nicht Folge zu leisten. Es wird von SVP-Mitgliedern ein Minderheitsantrag gestellt.

- 2006/14. Juni: Aussprache beim Chef VBS mit Nationalrat Max Binder, SVP und einer Delegation der Taskforce im Bundeshaus.
- 2006/20. Juli: Schriftliche Antwort vom Chef VBS auf die Aussprache vom Vormonat.
- 2006/23. Aug.: Stellungnahme des Forums zur Antwort des Chef VBS an den Chef der Armee.
- 2006/3. Okt.: Aussprache beim Chef der Armee im Bundeshaus Ost.
- 2006/September: Versand Info Nr. 34 an alle Parlamentarier in Flims. Zusätzliche Info per Mail.
- 2006/22. Dez.: Schreiben an die SiK NR zwecks Neubeurteilung des Entscheides vom 24. April 06 mit neuen Argumenten. Unterzeichnet vom Forum Flugplatz, dem Unteroffiziersverein Dübendorf, UOV und dem Personalverband des Bundes, Sektion Dübendorf PVB.

Die Regierungen von Obwalden und Zürich

Weshalb die Regierung eines Kantons Zürich, der immerhin jeden vierten, in der Schweiz erwirtschafteten Franken generiert, in der Vernehmlassung weitgehend kapitulierte, war nach Ansicht der Taskforce, keine herausragende Leistung. Zwar wurde ein befristeter Verbleib von Lufttransporteinheiten des Bundes bis 2010, resp 2013 erwirkt, aber der arbeitsplatzmässig grössere Anteil von Personal wurde mit dem Abzug der Kampfflugzeuge preisgegeben. Die Anmerkung an die Adresse der Armeeführung, dass triftige Gründe im Alternativen Stationierungskonzept für die Erhaltung des Kampfflugplatzes sprechen, (Info Nr. 31, Seite 8) wird vom VBS natürlich ausgeblendet.

Als Vergleich eine Medienmitteilung vom 3. März 2005 unter dem Titel: «Obwalden meldet Teilerfolg für Flugplatz Alpnach. Im Seilziehen um das neue Stationierungskonzept der Armee meldet Obwalden einen Teilerfolg. Alpnach soll als Helikopter-Dienststelle des Flugplatzes Emmen weitergeführt werden. Das gehe aus einem Gespräch mit dem Chef der Armee hervor. Die Obwaldner Regierung führt diesen Teilerfolg auf gute betriebswirtschaftliche Argumente, breite politische Unterstützung und eine geschlossene Haltung der Zentralschweiz zurück». Und so wurden ganz offensichtlich die meisten Wünsche der Zentralschweizer von der Armeeführung erfüllt.

Ja, und wen wundert es, dass in der Ausgabe 12/06 der ASMZ auf einer halben Seite eine massive Schrotladung gegen den Präsidenten der Schweizerischen Offiziersgesellschaft abgefeuert wird, der sich Kritik am Entwicklungsschritt 08/11 erlaubte.

Als Autor zeichnet ein treuer Gefolgsmann der Armeeführung aus der Zentralschweiz, Name: Edi Engelberger, Nationalrat FDP, Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates.

Dass die Schliessung von Alpnach im Alternativen Stationierungskonzept bereits zwei Monate zuvor als Fehler bezeichnet wurde, sei an dieser Stelle hinzugefügt. Immerhin ein Teilerfolg unserer Bemühungen. PB

Die Franz Weber-Initiative

Die SiK Nationalrat hat am 15. Januar die Initiative von Franz Weber mit 13 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen zur Ablehnung empfohlen. Die Initiative, die in kurzer Zeit über 100'000 Unterschriften zusammenbrachte, gründet laut Franz Weber auf dem VBS Stationierungskonzept und dessen Auswirkungen in Meiringen-Unterbach. Die Stationierung von Kampfflugzeugen, die die F-5E dereinst ersetzen müssen, wird die Situation nicht entschärfen. Die radikale Initiative ist allerdings abzulehnen und es besteht wenig Unsicherheit, dass sie an der Urne nicht scheitern dürfte. Es geht dem VBS jetzt darum, ein überzeugendes Resultat zu erzielen. Um dem Risiko eines bescheidenen «genügend» zu entgehen, ist aber die Unterstützung der Milizorganisationen nötig. Einer neuen Armeeführung ist deshalb zu empfehlen, die Beziehungen zu diesen Organisationen im Vorfeld markant zu verbessern und verursachten Schaden bald zu reparieren.

Wieviele Kampfflugzeuge braucht die Schweiz?

F-5E - ein Relikt aus den 50er Jahren

Ursprünglich lief dieses Flugzeug bei Northrop unter der Bezeichnung NF-156F als günstiger, wartungsarmer Jäger. Der Erstflug fand am 30. Juli 1959 statt. Für solche Modelle war zur damaligen Zeit jedoch kein Markt vorhanden. Die US Army signalisierte zwar Interesse, diesen Typ zur Bodenunterstützung einzusetzen, aber die US Air Force wollte weder die Army Jäger fliegen lassen noch die Jäger für die Army fliegen. So wurde die F-5 zu einem solchen Erfolg, dass sie der Bürokratie und den Rivalitäten zwischen den Teilstreitkräften zum Opfer fiel.

Präsident Kennedy hatte ein Militärhilfe-Programm für die weniger entwickelten Alliierten ins Leben gerufen. Weil sie günstig zu beschaffen und zu unterhalten war, wurde die NF-156 wieder ausgegraben und für den Export produziert. Zu den ersten Nationen, die diese neuen Jäger erhielten, gehörte Süd-Vietnam. Dort stellte die F-5A ihre Effektivität gegen kommunistische Truppen unter Beweis (mit USAF-Markierungen im sog. „Skoshi-Tiger“-Projekt). Während der Kämpfe in Vietnam erhielt der Freedom Fighter dann auch seinen Spitznamen Tiger. Nachdem im Kriegsverlauf der Flugplatz Bien Hoa von den Kommunisten überrannt wurde, fanden sich die süd-vietnamesischen Piloten in der unangenehmen Lage wieder, von „eigenen“ F-5A angegriffen zu werden.

Bemängelt wurden an der F-5A unter anderem die Reichweite (bewaffnet lag ihr Einsatzradius unter 1000 Kilometern) und die schwachen Flugleistungen (Maximalgeschwindigkeit unter 1500 km/h, vergleichbar schlechte Steigrate von unter 900 Meter pro Minute). Dadurch jedoch war die F-5A relativ sparsam im Verbrauch und damit günstig zu unterhalten.

Mit größeren Tanks und neuen Triebwerken wurde die F-5 unter dem neuen Namen F-5E Tiger II zum Ersatz aller vorhergehenden Modelle. Auf Basis dieses Designs wurden viele Varianten entwickelt, darunter auch das zweisitzige Schulflugzeug F-5F und Aufklärungs-Versionen. Obwohl ihr in ihrem Herkunftsland der Erfolg versagt war (die USAF setzte nur 112 F-5E und F v.a. zur Luftkampf- sowie Taktikschulung und Tarnschemataerprobung ein, die US-Marine einige wenige im Top-Gun-Programm), wurde die F-5E in viele Länder (z. B. Äthiopien, Brasilien, Chile, Griechenland, Indonesien, Iran, Jordanien, Kanada, Marokko, Norwegen, Philippinen, Saudi Arabien, Südkorea, Schweiz, Taiwan, Thailand, Tunesien, Türkei) verkauft und wurde so zum Hauptstandbein vieler Luftstreitkräfte. Sie ist in einigen Ländern immer noch im Einsatz.

In der Schweiz wird das Flugzeug in der Nebenrolle auch durch die schweizerische Kunstflugstaffel Patrouille Suisse eingesetzt. Ab dem Jahr 2004 wurden 12 der schweizerischen F-5E an Österreich vermietet, wo sie als „Übergangslösung“ bis zum Eintreffen der Eurofighter Typhoon die Luftraumüberwachung übernehmen. Die Schweizer Luftwaffe hat der US Navy 32 F-5E verkauft.

Die F-5 wurde später von der US Navy als Trainingsflugzeug für den Kampf gegen Opposing Forces verwendet (Top Gun), da ihre Leistungsdaten mit denen der sowjetischen MiG-21 ver-

gleichbar waren. Da eine Flugstunde dieser Jets sehr günstig ist, sind sie bis heute im Einsatz. Diese Maschinen werden von speziell in sowjetischer Kampfdoktrin ausgebildeten Piloten geflogen und spielen in simulierten Kämpfen die „bösen Jungs“. In dieser Rolle kam die F-5 Tiger auch zu Kino-Ehren: Im Film Top Gun dienten die Jets in den Luftkampf-Szenen als fiktive sowjetische MiG-Flugzeuge.

Das Design der F-5 diente als Basis für weitere, teilweise sehr erfolgreiche Flugzeugtypen. Die F/A-18 Hornet entstand aus dem Prototypen YF-17 Cobra, der in Teilen auf der F-5 Tiger II basierte. Eher glücklos war jedoch die Weiterentwicklung zur F-20 Tigershark, von der nur drei Exemplare gebaut wurden.



In der Schweiz ergab sich mit dem Ausscheiden der Venom und dem vermehrten Hunter-Einsatz im Erdkampf gegen Ende der Siebzigerjahre eine Lücke im Raumschutz. Diese sollte mit dem Northrop Tiger II/F-5E geschlossen werden. Nach eingehender Erprobung beschloss das Parlament 1976 die Beschaffung von 72 Tiger Jagdflugzeugen; davon 66 vom Typ F-5E (Einsitzer) und 6 vom Typ F-5F (Doppelsitzer). Die Bewährung dieser Tiger-Flugzeuge, besonders hinsichtlich Miliztauglichkeit, führte zu einer Zusatzbeschaffung. Im Jahre 1981 entschied das Parlament eine Flottenvergrößerung um 38 Maschinen, davon wiederum 6 Doppelsitzer vom Typ F-5F. Erneut erfolgte die Endmontage in der Schweiz. Der Abschluss dieser Beschaffung war 1984.

Die Tatsache, dass die Grundkonzeption dieses Flugzeuges bis in die späten 50er Jahre zurückreicht und unsere F-5E bald 30 Lenze im Einsatz stehen, dokumentiert auf eindruckliche Weise, dass der F-5E den Ansprüchen einer modernen Luftwaffe längst nicht mehr genügen kann. Ein Ersatz ist deshalb dringend nötig aber auf der Zeitachse ist Verzug bereits in Sicht.

Über die Evaluation ist leider wenig Neues bekannt. Die Luftwaffe verweist auf einen bereits erschienen Beitrag vom Chef des Planungsstabes Divisionär Jakob Baumann im «Schweizer Soldat» und in der «Allgemeinen Schweizer Militärzeitschrift» ASMZ. Ein ausgezeichnete Artikel findet sich aber im «INTRA», der Zeitschrift für die Mitarbeitenden der Gruppe Verteidigung. Der Beitrag bezieht sich auf ein Referat von Divisionär Markus Gygax, Chef Einsatz Luftwaffe, der vor Aviatikjournalisten gehalten wurde. Bereits in der Überschrift kommt er auf den Punkt:

«Will die Schweiz im Rahmen der Luftpolizeieinsätze über einen Zeitraum von mehreren Monaten rund um die Uhr mit zwei Kampfflugzeugen in der Luft sein, bedingt dies eine Flotte in der Grössenordnung von 60 bis 70 Jets».

Die Terroranschläge vom 11. September 2001 in New York führten in der Schweiz zur Einführung der permanenten Luftraumüberwachung. Seit dem 1. Juli 2005 ist das Radarpersonal des militärischen Florako-Systems rund um die Uhr im Einsatz. Das führt autom. zur eigentlichen Sinnfrage, welches Instrumentarium zu einer Intervention dann bereitgestellt wird um nicht zum reinen Zuschauer des Geschehens erniedrigt zu werden? Eine effiziente Luftwaffe ist aber nur glaubwürdig, wenn sie über

das entsprechende Werkzeug in der richtigen Anzahl verfügt. Dazu INTRA: «Noch im Frühjahr 2006 hielt der Bundesrat fest, dass sich aufgrund der aktuellen Lagebeurteilung eine permanente Alarmbereitschaft für den Luftpolizeidienst nicht aufdrängt. Der Bundesrat ist sich bewusst, dass eine Permanenz mit Interventionsmitteln die Aufstockung der Ressourcen bei der Luftwaffe innert weniger Jahre erforderlich würde». Das könnte die Beschaffung von leistungsfähigen Kampfflugzeugen zumindest in Tranchen bedeuten, was allerdings nicht günstiger aber dafür budgetverträglicher sein dürfte.

Wieviele Kampfflugzeuge braucht es zur Auftragsbefreiung?

Wie gross der Sollbestand zur Auftragsbefreiung sein muss, wird im INTRA plausibel beschrieben: «Die Luftwaffe hat Modellrechnungen erarbeitet. Sie zeigen, wie lange eine permanente Alarmstellung von Kampfflugzeugen gewährleistet werden könnte. Diese Modelle berücksichtigen die normalen Wartungs- und Unterhaltsintervalle wie 25-Stunden-Kontrolle, 100-Stunden-Kontrolle (3 Tage pro Flugzeug, 3 Flugzeuge parallel in Kontrolle) und 200-Stunden-Kontrolle (bei Verfügbarkeit von 5 der 6 Standplätze bei der RUAG, Dauer 9 Wochen) und gehen von 24 Einsatzflugzeugen aus. Das Resultat ist ernüchternd: Nach zwei Wochen wären von ursprünglich vier noch drei Flugzeuge permanent im Einsatz, eine Woche später deren zwei, wieder zwei Wochen später noch eines. Danach wäre die Flotte mit Ausnahme von zwei Wochen, in denen ein Flugzeug ständig vorhanden wäre, für lange Wochen und Monate geredet.

Besser sieht es aus, wenn von Beginn weg «nur» zwei Maschinen ständig in der Luft gehalten werden müssten, was angesichts der Kampfkraft des F/A-18 immer noch respektabel ist. Da könnte man bei 33 Flugzeugen immerhin fast zwei Monate in der Luft präsent sein. Ab dem dritten Monat droht auch hier die grosse Pause. Eine längere Durchhaltefähigkeit von bis zu sechs Monaten - bei zwei permanent fliegenden Kampfflugzeugen zwecks Abhaltung von Bedrohungen aus der Luft - erreicht man erst, wenn die Flotte die Grössenordnung von 60 bis 70 Jets statt 33 Kampfflugzeuge umfasst».

Über die Anzahl ist man sich seit KKdt Fernand Carrel (1992-99) einig. Der Chef der Armee, damals Chef Operationen der Luftwaf-

fe sprach in einem Interview im Facts 7/2002 von einem Manko im Luftraum. Konkret: «Wir brauchen 30 neue Kampfflugzeuge. Das ist kein Wunschzettel. Das ist ein Muss, sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen».

Kleine Schweiz - kurze Reaktionszeiten!

Diese Frage findet wiederum im «INTRA» eine plausible Antwort: «Die Wahrung der Lufthoheit ist eine Frage von Raum, Zeit und Mitteln. Im kleinen Luftraum der Schweiz mit entsprechend kurzer Vorwarnzeit resp. Reaktionszeit müssten ausreichende Mittel rasch und in einer hohen Permanenz verfügbar sein. Soll ein Flugzeug an der Schweizer Grenze abgefangen werden, ist eine Alarmierung bereits rund 150 km vor der Grenze erforderlich. Zudem müssen die Abfangjäger am Boden in Alarmbereitschaft stehen. Erfolgt die Alarmierung später, müssen die Abfangjäger bereits in der Luft sein, um wirksam reagieren zu können».

In der «Aargauer Zeitung» vom 4. Dezember 06 nimmt der Chef des Planungsstabs der Armee, Divisionär Jakob Baumann zum Thema Luftkriegführung wie folgt Stellung: «Wir haben mit der F/A-18 ein hervorragendes Instrument, mussten aber in den vergangenen Jahren mit der Ausmusterung der Mirage und der Hunter die Fähigkeit zur Aufklärung, resp. das Feuer Luft-Boden aufgeben. Das heisst: Die Schweiz verfügt nicht mehr über das komplette Know-How in der Luftkriegführung. Handlungsbedarf besteht also erstens in der Durchhaltefähigkeit im Luftpolizeidienst, zweitens gilt es, gewisse Lücken im Bereich Luftkriegführung zu schliessen. Die 33 F/A-18 allein reichen weder für einen nachhaltigen Luftpolizeidienst über einen längeren Zeitraum noch für eine Luftkriegführung in der ganzen Breite des Spektrums, die diesen Namen überhaupt verdient».

Liebe Mitglieder, neben der Flugplatzfrage wird uns dieses Thema in nächster Zukunft - auch in unserem Forum-Info - verstärkt beschäftigen. Schlussendlich geht es um eine glaubwürdige und effiziente Luftwaffe, für die wir uns nachwievor engagieren. Die Beschaffung, auch in Tranchen dürfte dabei kein Spaziergang werden zumal die GSoA und linke Kreise bereits Opposition angekündigt haben und ein Zusammengehen mit der Franz Weber Foundation ist nicht auszuschliessen.

Gegenüber früher ist heute von einer Einführung ab 2013/15 die Rede. Die Altersgrenze des F-5E scheint «flexibel» zu sein. PB

Gedanken zum Stationierungskonzept

Wo Licht ist, ist Schatten. Auch ein Konzept hat nicht nur Vorteile. Darüber sollte man wenigstens unter «Pfarrers -töchtern und -söhnen» sprechen können. Verdächtig also, wenn nie und nimmer von Nachteilen die Rede ist. Hätte die Armeeführung für die Vernehmlassung Varianten präsentiert, mit Auflistung aller Vor- und Nachteile, hätte der Lösungsprozess zwar etwas länger gedauert, aber dafür viel Ungemach und Ärger erspart. Unabhängige Bürger unterwerfen sich gewöhnlich nicht freiwillig jedem Diktat der Obrigkeit.

Die wahren Gründe, die zum Abzug der Kampfflugzeuge von Dübendorf geführt haben, bleiben bis heute verborgen. Alle vorgebrachten Argumente des VBS können wiederlegt werden und der als Hauptgrund genannte Aspekt der Sparmassnahmen wurde nie offengelegt. Weder Parlamentarier noch andere interessierte Kreise erhielten Einsicht in die Kostenrechnung hinsichtlich Einsparungen, Neuinvestitionen und Folgekosten des VBS Konzeptes. Der Verdacht, der Personalabbau werde durch die Mehrkosten für Investitionen ausgeglichen, ist nicht unbegründet.

Die Nähe von Zürich-Kloten wurde damals nur an Radiosendungen und so nebenbei als weiteren Grund aufgeführt ohne zu erwähnen, dass in wesentlich verkehrsstärkeren Jahren, (1985 über 15'000 Jetstarts in Dübendorf) keinerlei Koordinationsprobleme mit Zürich-Kloten bestanden. Es sei hierbei empfohlen, z.B. einmal die Flugplatzkonzentration um Los Angeles im Google-Earth nachzusehen. Gleich mehrere Flugplätze sind auf engstem Raum zu finden. Ist es tatsächlich so, dass die dortige Flugsicherung weit anspruchsvollere Koordinationsarbeit zu leisten vermag als in hiesigen Gefilden? Oder sind vielleicht andere

strategische Gründe im Nebeneinander dieser zwei Flugplätze die Ursache der «militärischen Beseitigung» von Dübendorf - oder existiert sogar ein «Letter of Intend», wie vermutet wird? Solange kein Licht in das Dunkel gebracht wird, kann Vertrauen schlecht aufgebaut werden. Da ist Handlungsbedarf dringend angesagt.

Nachdem die Einsätze der Luftwaffe ab Meiringen für das WEF aus Meteorgründen zweimal hintereinander gescheitert sind, wurde in diesem Jahr von Anfang an auf Payerne gesetzt. PB

Kantonsratswahlen

Liebe Vereinsmitglieder, am 15. April finden wichtige Wahlen für unseren Kanton statt. Nachdem unsere Mitglieder, Frau Rita Bernoulli, (sie hat sich mit grossem Engagement gegen eine Aufhebung der Dübendorfer Piste im Verkehrsrichtplan eingebracht) und Dr. Lukas Briner, beide FDP, nicht mehr kandidieren, sind es vor allem SVP-Männer und Frauen, die aus unserem Kreis für den Kantonsrat kandidieren. Bekannte Gesichter, die sich bereits, z.T. mit Anfragen und Vorstössen verdienstvoll für unseren Flugplatz eingesetzt haben, aber auch neue, die unsere Ideale ebenso vertreten. Sie alle verdienen unsere Stimme, sei es in den Bezirken Uster, Bülach oder Affoltern (bitte jeweilige SVP-Liste beachten).

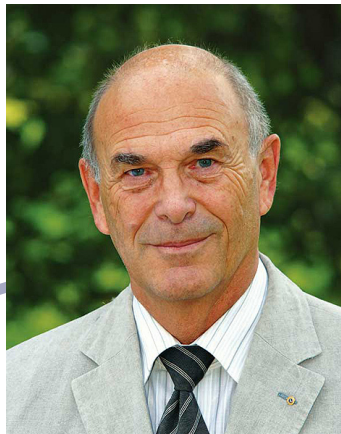
Winston Churchill formulierte einst so treffend, die vornehmste Aufgabe eines Politikers ist die konsequente Umsetzung und Respektierung des Volkswillens. Der Vorstand dankt für Ihre tatkräftige Unterstützung «unserer» Kandidaten. Denn der Kanton Zürich braucht dringend eine bürgerliche Mehrheit, damit Stichentscheide durch den Ratspräsidenten nicht mehr nötig sind.



Forum-Mitglieder in den Kantonsrat



Kurt Bosshard
SVP, bisher
Treuhandler, Uster
Bezirk Uster, Liste 1



Felix Hess
SVP, bisher
Erbrechtsberater, Mönchaltorf
Bezirk Uster, Liste 1



Heinrich Wuhrmann
SVP, bisher
Unternehmer, Dübendorf
Bezirk Uster, Liste 1



Jürg Leuthold
SVP, bisher
Geschäftsführer, Aeugst a.A.
Bezirk Affoltern a.A., Liste 1

**Wir versprechen
keine Wunder
aber
wir halten Wort.**



Orlando Wyss
SVP, neu
Geschäftsführer, Dübendorf
Bezirk Uster, Liste 1



Christian Lucek
SVP, neu
Berufsoffizier Luftwaffe, Dielsdorf
Bezirk Dielsdorf, Liste 1



Jacqueline Hofer
SVP, neu
Unternehmerin, Dübendorf
Bezirk Uster, Liste 1

**Der Kanton Zürich braucht bürgerliche Kantonsräte damit
Stichentscheide durch den Ratspräsidenten nicht nötig sind.**