

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

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



Im ersten Amtsjahr als neuer Präsident des Forum Flugplatz Dübendorf darf ich mich bereits mit einschlägigen Fakten beschäftigen. An der Generalversammlung vom 09. Mai 2014 kündigte ich im Ausblick an, dass drei wegweisende Entscheide erwartet werden. Es handelt sich dabei um die «Städtebauliche Planung» des Regierungsrats, um die «Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof plus» des Stadtrats von Dübendorf sowie um den Entscheid des Bundesrates über die zukünftige aviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf. Alle drei Pläne wurden in den letzten Wochen durch die entsprechenden Behörden vorgestellt.

Bei der Testplanung Wangenstrasse/Bahnhof plus ging es dem Stadtrat von Dübendorf ausschliesslich um die Trasse-Sicherung für eine zusätzliche Linie der Glattalbahn, welche den Flugplatz an den öffentlichen Verkehr anschliessen soll. Damit die Glattalbahn jedoch genügend Personenaufkommen hat, muss der Kanton am überdimensionierten Projekt des Innovationsparks festhalten. Genau darum ging es bei der Städtebaulichen Planung des Regierungsrats. Die oben erwähnte Planung war ausschliesslich auf den Innovationspark ausgerichtet, welche vorsieht, dass Studien-, Arbeits- und Wohnmöglichkeiten für bis zu 9'000 Personen erstellt werden sollen. 9'000 Personen, welche zum grossen Teil täglich über die bereits heute überlasteten Infrastrukturknoten Brüttseller-Kreuz, Gubrist, Aathal und Milchbuck verkehren sollen. Der Regierungsrat weigert sich bis heute aufzuzeigen, wie das mit dem Innovationspark zusammenhängende Verkehrsproblem behoben werden soll. Er verweist auf die Glattalbahn (Anschluss an die Zuglinie mit dem ungelösten Problem «Brüttener-Tunnel») und auf die Entwicklungen einer Glattalautobahn und der Oberlandstrasse, alles Projekte die schon lange ausstehen und auch noch Jahrzehnte für die Realisierung brauchen. Das Forum verlangt, dass der Regierungsrat zuerst ein ausgearbeitetes Verkehrskonzept präsentiert, bevor die Planung des Innovationsparks weiter vorangetrieben wird.

Der Bundesrat traf ebenfalls seine Entscheidung. Er entschied, dass der Militärflugplatz Dübendorf ein ziviler Flugplatz wird, samt der Möglichkeit des Baus eines Innovationsparks. Das Forum begrüsst, dass so die aviatische Infrastruktur für die nächsten 30 Jahre erhalten bleibt. Glücklicherweise ist der Vorstand allerdings bei weitem nicht. Wir stören uns daran, dass das Betriebskonzept auf Flugbewegungen aufgebaut ist. Dies bedeutet, dass die Flugbewegungen verdoppelt werden und die Betriebszeiten von Morgens früh bis Abends spät, inkl. Wochenende ausgebaut werden. Weiter stört uns, dass durch das Ja zum Innovationspark 42% des eingezäunten Areals mit aviatick-fremden Einrichtungen zubetoniert wird, was eine Pistenverkürzung zur Folge hat. Mit

der Befristung von 30 Jahren ist abzusehen, dass nach Ablauf dieser Betriebszeit die Aviatik in Dübendorf keinen Platz mehr haben wird. Nach 30 Jahren wird mit Sicherheit weiterer Platzbedarf des Innovationsparks angemeldet und auf die nicht mögliche Ko-existenz eines Innovationsparks und eines Flugplatzes auf dem gleichen Areal hingewiesen. Wer sich mit der Polemik rund um den Flughafen Kloten beschäftigt, muss erkennen, dass die Aviatik den Kürzeren ziehen wird. Sobald die Aviatik von Dübendorf weg sein wird, wird es auch für die Armee schwierig ihren Anspruch zu verteidigen. Die Armee wird ebenfalls vom Militärflugplatz abziehen müssen. Leider werden diese logischen Prognosen durch die Armeeführung nicht erkannt.

Für das Forum ist klar: die von uns seit Jahren propagierte Lösung des militär-/zivilaviatischen Werkflugplatzes ist und bleibt die beste Lösung. Dieses Konzept bedeutet, dass durch die Ansiedlung von Unterhalts- und Forschungsbetrieben aus dem Aviatikbereich nur rund 4'000 zusätzliche Flugbewegungen nötig wären und dies zu den heute bekannten und breit akzeptierten Betriebszeiten. Durch diese Wartungsarbeiten am Boden würde ohne nennenswerte Mehrbelastungen eine enorme Wertschöpfung generiert. Der Flugplatz könnte weiterhin durch die Armee betrieben werden, was sicherstellen würde, dass diese wichtige militärische und gesellschaftliche Landreserve erhalten bliebe und auf diese jederzeit zurückgegriffen werden könnte.

Von den neuen Parteien, den Grün-Liberalen und der BDP, welche beide ihren kantonalen Ursprung in Dübendorf haben, wurde das konsensfähige Projekt militär-/zivilaviatischer Werkflugplatz allerdings begraben. Die Exponenten dieser Parteien nahmen für sich sogar in Anspruch im Namen der Anrainergemeinden zu sprechen, indem sie sich für den Innovationspark und gegen jegliche aviatische Nutzung engagierten. So wird eine zielorientierte Diskussion ausgeschlossen. Mit dem Gutmenschen-Getue des Bundesrats, jedem etwas zu geben, kam es nun zu einer Entscheidung, den niemand so wollte, nämlich die Kombination ziviler Flugverkehr und Innovationspark. Den Verantwortlichen für das jetzt bevorstehende Chaos ist dringend zu empfehlen von sämtlichen öffentlichen Ämtern zurückzutreten. Das Forum Flugplatz Dübendorf fühlt sich weiterhin dem Vereinszweck verpflichtet. Wir engagieren uns «für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf und seiner wertvollen Infrastruktur als Basis der Luftwaffe für Helikopter und Flächenflugzeuge, für Einsatz, Training und Wartung sowie als wichtiges Tor zum Osten». Weiter steht in unseren Statuten: «Wir engagieren uns für den Beibehalt des Flugplatzes Dübendorf als strategische Reserve für unsere Landesverteidigung.»

Unser Engagement ist ungebrochen, auch wenn unsere Ziele nicht mehr mit den Zielen der Armeeführung korrelieren. Wir fühlen uns allein gegenüber unseren Vereinsmitgliedern und der Bevölkerung verpflichtet! *Ihr Patrick Walder, Präsident.*

100 Jahre Militärflugplatz Dübendorf

Hugo Maeder, Dübendorf

Dübendorf ist flughistorisch immer noch ein bedeutender Ort, denn hier erhob sich am 22. Oktober 1910 erstmals im Kanton Zürich ein Flugzeug und dieses konnte sich erst noch fast eine halbe Stunde in der Luft halten. Einem französischen Piloten gelang sogar die Stadt Zürich zu überfliegen, eine Riesensensation! Für die Lüfte zuständig fühlten sich aber damals noch einzig die Ballonfahrer; mit Verachtung schauten



sie auf die meist mit Draht, Holz und Stoff zusammengebauten lebensgefährlichen Kisten herab. Schon damals wurden Bastler und Tüftler von den akademisch ausgebildeten Theoretikern nicht respektiert. Daran hat sich bis heute kaum viel geändert in unserem Lande, in dem bald ein Diplom braucht, wer Enkelkinder hüten oder den Hund ausführen möchte.

Von Flugzeugen sprach übrigens damals noch kein Mensch, man redete von «Flugmaschinen» oder «Aeroplanen», das war nobler. Auch Flugfeld oder Flugplatz war zu gewöhnlich, man warb mit dem hochtrabenden «Aerodrom».

Warum gerade in Dübendorf? Weil hier die Anforderungen an ein für aviatische Zwecke geeignetes Gelände günstig waren, nämlich die Nähe zur Stadt Zürich, möglichst billiges Gelände, keine oder nur wenige Bodenerhebungen, Weiträumigkeit, keine Telegraphendrähte oder elektrischen Leitungen. Dass die berühmte Flugwoche überhaupt zustande kam, war zwei Ausländern zu verdanken, dem Franzosen Jaboulin und dem Deutschen Schnetzer. Jaboulin war der Organisator und der Hotelier Schnetzer war der Kapitalgeber. Dieser investierte in eine äusserst unsichere Sache sehr viel Geld.

Viele Besucher des Flugplatzes fragen immer wieder: «Was war denn vor dem Flugplatz?» Das Gebiet, auf dem der heutige Flugplatz gebaut wurde, war um diese Zeit noch versumpft wie das übrige Glattal und landwirtschaftlich völlig wertlos. Vom Standpunkt eines damaligen Bauern ist das nachvollziehbar, aus heutiger Sicht natürlich gar nicht.

1910 hatten die Dübendorfer kein Verständnis für den Schutz der Natur, wie sollten sie auch, der Bauer war von ihr abhängig, ein trockener Acker für Kartoffeln war ihnen lieber als Schmetterlinge und Störche. Deshalb verschachteten sie ihre Anteile am grossen Ried und hofften, dass nicht sie die Kosten für die dringend nötige Entwässerung tragen mussten. Sie gingen sogar selber als Genossenschaft unter die Spekulanten und hofften, Dübendorf würde ein Dorado der Fliegerei, was aber aus verschiedenen Gründen gründlich misslang.

Versuche, den teuren Flugplatz dem Bund anzuhängen schlugen vorerst fehl, weil sich in der Schweiz die tonangebenden Militärs, auch der spätere General Wille, nicht im geringsten für die Fliegerei interessierten. Der überraschende Ausbruch des ersten

Weltkrieges sorgte dann dafür, dass alles anders wurde. Über Nacht brauchte man doch noch eine Fliegertruppe und vor allem einen Flugplatz!

Kavallerie-Hauptmann im Generalstab Theodor Real (1881-1971) wurde mit der Aufstellung der neuen Truppe beauftragt, und zwar deshalb, weil er deutsches Pilotenbrevet besass, also fliegen konnte. Am 1. August 1914 trafen in Bern

die ersten Piloten mit ihren Privatflugzeugen ein. Real bildete mit den 8 requirierten Flugmaschinen zwei «Geschwader». Bern war als Flugplatz ungeeignet, deshalb ging in letzter Sekunde die Rechnung der Dübendorfer Grundbesitzer doch noch halbwegs auf, denn die Eidgenossenschaft mietete das Flugfeld Dübendorf und verhinderte damit den Konkurs der Genossenschaft der Bodenbesitzer. Im Dezember 1914 rückten die Piloten mit ihren Flugzeugen in Dübendorf ein, unter anderen die berühmten Bieder, Comte und Audemars. Ebenso ein Hilfs-Tross für die rückwärtigen Dienste.

Seit 1914 ist also der Flugplatz Dübendorf Militärflugplatz. Noch aber war Aufbauarbeit zu leisten. Die Flieger waren zunächst der Generalstabsabteilung, dann der Abteilung für Genie unterstellt, wurden aber nicht ernst genommen, nicht einmal als Aufklärer. Entsprechend flossen nur äusserst spärliche Geldmittel. Kommandant Real war an eine Kredit-Limite von 50 Franken gebunden.

Wegen des Krieges war die Schweiz auch in fliegerischer Hinsicht ganz auf die eigenen Ressourcen angewiesen, d.h. man musste Flugzeuge selber bauen. 1915 konnte der Prototyp «Wild» als erstes in der Schweiz hergestelltes Flugzeug von der Fliegerabteilung übernommen werden. Dabei griff man finanziell auf die «Nationale Flugspende» zurück. Dieses Geld wurde seinerzeit in einer aufwendigen landesweiten Sammlung privat für den Aufbau einer Schweizer Fliegertruppe zusammengebetzelt!

1916 stellte Hptm Real das Gesuch um Entlassung, da die Fliegerabteilung weiterhin von der Armee mehr als stiefmütterlich behandelt wurde. Ende 1918 kaufte die Schweizerische Eidgenossenschaft den damals ca. 100ha grossen Flugplatz für sehr günstige 384'000 Franken. Der Personalbestand bestand aus 28 Personen.

Wie immer nach einem Krieg träumte alle Welt vom ewigen Frieden, deshalb verliessen viele fähige Piloten die Fliegerabteilung, blieben aber der Fliegerei treu, indem sie z.B. deutsche Kriegsflugzeuge in Verkehrsflugzeuge umbauen liessen. Der Kanton Zürich hatte die zukünftige Entwicklung im-

merhin vorausgesehen und sich ein Mitbenützungsrecht am Flugplatz gesichert. Dübendorf wurde schon 1920 zum Zivilflugplatz 1. Klasse erklärt. Bis Ende 1948 stand, also fast dreissig Jahre lang, der Flugplatz Zürich – genauer Dübendorf-Wangen – im Zentrum der zivilen fliegerischen Aktivitäten. Dass die zivile Luftfahrt dem Militär ein Dorn im Auge war, ist verständlich. Liebend gern liess man die zivilen Vögel mit der Swissair nach

Kloten ziehen. Für die Bevölkerung galt das kaum, dank Zivilflugplatz fühlten sich viele Dübendorfer mit der ganzen Welt verbunden.

Aufgrund ausländischer Kriegserfahrungen wurde die Militärfliegerei zwar nicht aufgegeben, aber aus politischen Gründen auch nicht gefördert. Immerhin erfolgte die Ausbildung des Bodenpersonals in eigenen Rekruten- und Kadernschulen. Die Fliegertruppe bestand 1924 – auf dem Papier – aus 6 Abteilungen mit 18 Kompanien und 234 Flugzeugen. Über die Qualität des Personals und die Einsatzfähigkeit der Flugzeuge ist damit noch nichts gesagt. Erst unter dem Eindruck eines neuen Krieges begann 1936 – also reichlich spät – der energische Ausbau der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges musste die Infrastruktur des Flugplatzes inkl. Personal aus Sicherheitsgründen in die Innerschweiz verlegt werden. Erst mit der Bildung des Überwachungsgeschwaders (UeG) 1941 sah man am Himmel wieder Flugzeuge, und man hörte sie auch nachts, was aber niemanden störte; bald konnten schon Drittklässler aufgrund des Motorengeräusches eine Me-109 von einer C-35 oder C-36 unterscheiden. Nicht aus Überzeugung der Verantwortlichen sondern wegen Mangels an Anwärtern durften nun auch Unteroffiziere zu Piloten ausgebildet werden.

Während des Krieges wurden schweizweit etwa 240'000 Flugstunden geflogen, man registrierte mehr als 6500 Verletzungen des Luftraumes, fast 200 ausländische Flugzeuge landeten auf Schweizerboden, der



grösste Teil davon in Dübendorf.

1946 wurden die ersten Düsenflugzeuge erprobt und kurz darauf zur Beschaffung beantragt. 60 Jahre nachdem eine Handvoll Mechaniker die ersten Militärflugzeuge betreuten, also 1974, beschäftigte das Unternehmen 3000 Mitarbeiter, davon 240 Lehrlinge in 10 Betrieben und mehr als 30 Anlagen. Oberstes Organ war damals die Abteilung für Militärflugplätze

AMF, es sorgte dafür, dass Flugzeuge, Flugsicherung und Bodeneinrichtungen für die 100'000 Flüge funktionierten und war dafür verantwortlich, dass die Truppen der Flieger, der Fliegerabwehr und der Lenkwaffen die entsprechende Ausbildung für ihren Einsatz bekamen.

Der grosse Schock kam im März 2005, als die Armeeführung aus heiterem Himmel entschieden hatte, auf den Standort Dübendorf inskünftig zu verzichten. Im Dezember des gleichen Jahres startete zum letzten Mal eine F/A 18. Der Abzug der Jets bedeutete eigentlich nicht das Ende der militärischen Nutzung des Geländes, aber es war der Anfang vom Ende.

Dübendorf war 1914 in einer ähnlichen Situation, man hatte nun einen Flugplatz, aber der verursachte nur Kosten. Die damaligen Gläubiger bangten um ihr Geld, darunter waren viele Privatleute und kleine Handwerker, denen man unter grossen Versprechungen Flugplatz-Aktien aufgeschwatzt hatte.

100 Jahre später ist wieder ungewiss, was mit dem Flugplatz geschehen soll. Die mehr oder weniger laut geäusserten Begierlichkeiten erinnern an den berühmten Streit um des Kaisers Bart, denn noch gehört das Flugplatzgelände der Eidgenossenschaft. Rein geldwertmässig lässt sich der Wert des gut 2,5 Quadratkilometer grossen Geländes auf den Betrag beziffern, der offenbar ein einziger Finanzspekulant an einem einzigen Tag an der Börse gewinnen oder eben auch verlieren kann.



Widerstand gegen «strategische Fehler»

DÜBENDORF. Für das Forum Flugplatz Dübendorf ist es schwierig, die selbst gesteckten Ziele zu erreichen, denn Druckmittel gibt es kaum. Kürzlich hat Gründungspräsident Peter Bosshard das Zepter an Patrick Walder übergeben.

ANNA E. GUHL

Seit 1990 setzt sich das Forum Flugplatz Dübendorf dafür ein, dass der Militärflugplatz vor den Toren der Stadt Zürich bestehen bleibt. «Wir engagieren uns für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf samt Infrastruktur als strategische Reserve für die Luftwaffe», heisst es dazu im Leitbild des Vereins. Zunächst ging es um die Stationierung von militärischen Jets, heute geht es um den Erhalt der vollen aviatischen Betriebsfähigkeit. Diese sei mit einem Werkflugplatz zu erreichen, der mit relativ wenigen Flugbewegungen eine hohe Wertschöpfung im Bereich Reparaturen und Unterhalt von Flugzeugen generieren solle, findet der Forum-Vorstand.

Seit der Gründung hat der Dübendorfer Kaufmann Peter Bosshard das Forum präsidiert. An der diesjährigen Generalversammlung legte er das Amt Anfang Mai nun in jüngere Hände. Der Dübendorfer Treuhänder Patrick Walder, seit Kurzem auch Präsident der SVP Dübendorf, übernahm die Nachfolge. Der Stabwechsel ist Anlass für eine Standortbestimmung.

In den letzten Mitteilungen des Forums Flugplatz Dübendorf und in Ihren Reden klingt Bitterkeit an. Sind Sie nach 24 Vereinsjahren frustriert?

Peter Bosshard: Nein, auf keinen Fall. Es gibt zwar Ups und Downs, und manchmal kommt zum Ausdruck, dass wir enttäuscht sind. Im Moment ist das Forum nicht mehr mit der Luftwaffe kongruent, was die Zielsetzung für die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf angeht. Wir bedauern absolut, dass sich die Luftwaffe vom Flugplatz zurückzieht und sich auf den Heliport kon-



Patrick Walder (vorn), der neue, und Peter Bosshard, der bisherige Präsident des Forums Flugplatz Dübendorf. Bild: Carole Fleischmann

zentriert, mit der Konsequenz, dass das Pistensystem von der Luftwaffe nicht mehr benötigt wird. Das entspricht nicht unseren Vorstellungen. Wenn man einen Flugplatz will, dann schmerzt das.

Sie sprechen von eklatanten strategischen Fehlern des VBS, des Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport. Ist dagegen ein Kraut gewachsen?

Patrick Walder: Offenbar nicht. Meine Aufgabe und die des Vereins sehe ich darin, die Bevölkerung in den Anrainergemeinden zu unterstützen. Diese muss sich gegen die strategischen Fehler wehren, nämlich gegen die Aufgabe des militärischen Flugplatzes, gegen eine extensive zivilaviatische Nutzung mit

Walder: Ein weiterer grosser Fehler war, dass der Bundesrat den Flugplatz Dübendorf aus der Verantwortung des VBS herauslöste und dem Uvek, dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, übergeben hat. Damit wurde Dübendorf als Militärflugplatz aufgegeben.

Bosshard: Das Ganze laufe unter der Prämisse «sparen», sagt das VBS. Wir haben nie Auskunft erhalten über die effektiven Kosten des Flugplatzes Dübendorf, wir wissen aber, dass dessen Unterhalt etwa vier Millionen Franken pro Jahr kostet. Es kann doch nicht sein, dass das VBS einen Flugplatz aufgibt wegen vier Millionen Franken, obwohl er von strategischer Bedeutung ist und eine einzigartige Landreserve darstellt.

branche ist ein zukunftssträchtiger Bereich. **Bosshard:** Dazu brauchen wir die bestehende Infrastruktur.

Das Forum wehrt sich gegen eine «Zubetonierung» des Flugplatzareals und wendet sich damit gegen den von der Regierung befürworteten Innovationspark. Wieso gibt sich der Verein diesen grünen Anstrich? Das ist doch nur ein Scheinargument...

Walder: Man darf eine Fläche wie die des Flugplatzes niemals überbauen, wenn es nicht notwendig ist. Man würde kommenden Generationen die letzte strategische Fläche zur Verwirklichung eigener Ideen verbauen.

Bosshard: Überall bewahren Flugplätze Flächen vor einer Zubetonierung. Auch der Flughafen Kloten hat einen Naturpark mit biotopähnlichen Strukturen. Ausserdem hat die Luftwaffe einen Auftrag, für den man die Piloten trainieren lassen muss. Diesen Preis muss man zahlen. **Walder:** Auch ich sehe den Widerspruch nicht. Wir wollen eine Fläche erhalten, die hauptsächlich grün ist. Der Widerspruch liegt bei Leuten mit einer grünen Etikette, die die Überbauung befürworten. **Bosshard:** Ein Innovationspark lässt sich andernorts errichten. Dafür muss man der Jugend nicht die letzte Fläche wegnehmen.

Was halten Sie vom Agieren des Dübendorfer Stadtpräsidenten Lothar Ziörjen?

Bosshard: Ziörjen war jahrelang Mitglied im Forum. Über seinen Fahnwechsel bin ich natürlich enttäuscht. Jetzt ist er gegen Flugbetrieb mit Flächenflugzeugen. **Walder:** Wankelmütige Exekutivpolitiker wie Ziörjen wollen sich primär ein Denkmal schaffen. Bei Ziörjen wäre das der Innovationspark.

Sie sprechen vom Flugplatz als von einer strategischen Landreserve. Wie lange soll diese denn reserviert bleiben?

Walder: Bis man sie braucht. Heute braucht man sie nicht.

ZU DEN PERSONEN

Peter Bosshard
langjähriger Präsident
des Forums Flugplatz Dübendorf

Peter Bosshard, Jahrgang 1948, ist Kaufmann. Seine Firma Sintrade AG verkauft Vermessungs- und Ortungssysteme. Er war 1990 Gründungspräsident des Forums Flugplatz Dübendorf, das er bis vor Kurzem leitete. Im Militär war er Panzergrenadier-Unteroffizier. Mit 32 Jahren kam er auf zivilen Weg zur Fliegererei. Er führte unter anderem Radarmessflüge mit PC-7-Flugzeugen durch. Er ist in Uster aufgewachsen und wohnt seit 1985 in Dübendorf. Bosshard ist Mitglied des Vereins Pro Militia, der sich für eine verfassungsmässige und glaubwürdige Milizarmee einsetzt, sowie der Gruppe Giardino. Diese fordert eine bestandesstarke, vollständig ausgerüstete Armee, die bei Bedarf rasch mobilisiert werden kann und entsprechend logistisch abgestützt ist.

Patrick Walder
frisch gewählter neuer Präsident
des Forums Flugplatz Dübendorf

Patrick Walder, Jahrgang 1987, ist Treuhänder und Juniorpartner bei der Firma Timeconsult AG in Dübendorf. Walder ist in Dübendorf aufgewachsen und sitzt seit acht Jahren für die SVP im Grossen Gemeinderat. Seit Kurzem präsidiert er auch die lokale SVP-Sektion. Im Militär ist Walder Motorfahrer-Soldat. Dem Vorstand des Forums Flugplatz Dübendorf gehört er seit 2011 an. Seit Anfang Mai präsidiert er den Verein, der 430 Mitglieder zählt. (g)



«Eine Alternative könnte ein aviatischer Innovationspark sein.»

Patrick Walder

Welche Chancen geben Sie dem Projekt «Werkflugplatz Dübendorf»?

Walder: Bei den Politikern aller Ebenen keine grosse, beim Souverän sieht es anders aus. Es gibt hier einen Unterschied zwischen den Politikern und der Bevölkerung.

Bosshard: Dazu hat das Forum von der Firma Isopublic eine Umfrage machen lassen. Ihr Resultat ist eindeutig. **Walder:** Die Bevölkerung ist mit dem Ist-Zustand einverstanden.

Also ohne Jet-Betrieb?

Bosshard: Ja, obwohl es vor dem Abzug der letzten Staffel im Jahr 2005 noch 5000 Jet-Bewegungen gab, die selbst für Links-Grün kein Thema waren. **Walder:** Der Jet-Betrieb ist nicht realistisch und für das Forum deshalb kein Thema.

Sie haben den Begriff Innovation zum Unwort erklärt. Braucht die Schweiz keine Innovation?

Walder: Nicht Innovation, sondern Innovationspark ist für uns ein Unwort, zumindest so, wie er angedacht ist.

Bosshard: Grundsätzlich sind wir nicht gegen Innovation. Welche Art Innovation ist die Frage.

Walder: Eine sinnvolle Alternative könnte ein aviatischer Innovationspark mit Werkflugbetrieb sein. Die Aviatik-

«Manchmal kommt zum Ausdruck, dass wir enttäuscht sind.»



Peter Bosshard

Die Würfel über die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf fallen noch dieses Jahr. Wird sich das Forum auflösen, wenn sich das Militär ganz zurückzieht?

Walder: Darüber haben wir noch nicht gesprochen. **Bosshard:** Möglicherweise bleibt uns der Status quo noch lange erhalten. Das wollen wir.

Welche politischen Druckmittel haben Sie, um an Ihr Ziel zu kommen?

Walder: Das ist ein grosses Problem: Es gibt nicht viele. Denn ohne ein Gesetz ist auch kein Referendum möglich. Die Mittel, die wir haben, nutzen wir. Unsere Leute im Kantonsrat haben sich in die Richtplan-Debatte eingebracht. Auch bei der städtebaulichen Planung von Dübendorf machen wir mit.

Sie sprechen von Saboteuren aus vermeintlich verbündeten Reihen. Wen meinen Sie?

Walder: Diverse militärische Kreise sowie den Bundesrat, der den Flugplatz ins Uvek verschoben hat und hier nur noch einen Heliport betreiben will.

Namen?

Walder: Wir greifen nur Politiker als Personen an, aber sicher nicht Arbeitnehmer der Armee.

Bosshard: Die Befehlsstrukturen innerhalb der Armee zwingen Untergebene dazu, Anordnungen von «oben» zu befolgen. Anders ist das bei militärischen Milizverbänden, die ihre Kritik anbringen können. Die Unzufriedenheit mit der aktuellen Armeeführung war denn auch noch nie so gross wie heute.

Würden die Chancen für einen gemischt genutzten Werkflugplatz nicht steigen, wenn man sich einem potenziellen privaten Betreiber des Flugplatzes anschliesen würde?

Bosshard: Doch, selbstverständlich. Aber ob ein privater Betreiber den Flugplatz unter den gegebenen Bedingungen wirtschaftlich betreiben kann, ist offen.

Walder: Zivile Betreiber können sich besser halten, wenn sich die Luftwaffe an den Kosten beteiligt. Der Heliport reicht nicht, weil Helikopter keine Pisten brauchen. Zum Überleben braucht der Flugplatz Starts, Landungen und Unterhaltsarbeiten, allerdings ohne Ausdehnung der Betriebszeiten. Diese wären für die Bevölkerung nicht tragbar.

Ist die aktuelle Armeeführung noch glaubwürdig?

Fragt man in armeerfreundlichen Kreisen nach der Glaubwürdigkeit unserer Armeeführung erntet man durchwegs resigniertes Kopfschütteln. Tatsächlich könnte die Unzufriedenheit und das Misstrauen zahlreicher Milizverbände gegenüber unserer Armeeführung derzeit nicht grösser sein! Es ist höchst alarmierend, wenn selbst armeerfreundliche Kreise aus purer Sorge um die Glaubwürdigkeit unserer Landesverteidigung der Armeeführung zunehmend die Gefolgschaft verweigern. Der «Gap» zwischen jenen, die gegen Entgelt in der militärischen Befehlshierarchie und Karriereplanung eingebettet sind und jenen, die sich mit Herzblut für Gotteslohn gegen den Kahlschlag in der Armee wehren, wächst tagtäglich. Die Armeeführung betreibt ein **gefährliches Spiel mit dem Feuer**, wenn sie versunken in überhöhter Selbstgefälligkeit den Puls an der Basis partout nicht mehr fühlen will! Das hat sich beim selbstverschuldeten Grippebakterium gezeigt und scheint sich bei der Vorlage mit der täuschenden Bezeichnung «Weiterentwicklung der Armee» WEA zu wiederholen. Mit dieser Wortwahl soll ein positiver Fortschritt suggeriert werden was bei genauerem Hinsehen aber lediglich partiell der Fall ist, siehe «Die 9 gravierendsten Irrtümer in der aktuellen Diskussion», (http://www.vsw.ch/publika/Sipol_September_2014.pdf). Solange sich im VBS sog. «**Spin Doctors**» mit der Frage beschäftigen, wie mit raffinierten Wortspielereien dem Bürger «**Sand in die Augen**» gestreut werden kann, wird beim Volk keinen Zugewinn an Glaubwürdigkeit ernten. Es stellt sich die Frage, ob die **politische- und kritikresistente militärische Armeeführung überhaupt noch in der Lage ist, den Reputationsschaden zu beheben oder es nicht ein Gebot der Stunde ist, umgehend neuen Kräften Platz zu machen?**

Gibt es eine legitime Dienstverweigerung?

Der damalige Kdt der Luftwaffe hat im Jahr 2003 die Mirage IIIRS-Flotte in Dübendorf u.a. mit der Begründung stillgelegt, dass er die Piloten nicht mehr mit einem veralteten Kampffjet an die Front schicken könne. Kann man das auch als Befehlsverweigerung interpretieren? Gleiches geschah 1994 mit dem Verzicht auf die Erdkampffähigkeit der Luftwaffe. Ist es nun so verwegen die Frage zu stellen, ob im Ernstfall die Überlebensfähigkeit der Piloten höher zu gewichten sei als jene der Soldaten auf dem Gefechtsfeld, die ohne wirksamen Schutz aus der Luft trotzdem ihren Kampfauftrag auszuführen haben? Die beil. Analyse von Dr. Rudolf Schaub, «**Recht und Pflicht von Armeeangehörigen zur Befehlsverweigerung in einem künftigen Verteidigungsfall**» behandelt messerscharf dieses brisante Thema. Der amtierende Chef der Armee hatte von seinem Vorgänger eine Armee übernommen, die für den Ernstfall nicht vorbereitet ist. Im Tagesbefehl vom 1. August 2008 zitierte er damals Art. 58 der Bundesverfassung mit der unmissverständlichen Bemerkung: «**Dieser Auftrag bedarf keiner Interpretation.**»

Und wo stehen wir heute nach sechs Jahren?

Tagesbefehl zum 1. August 2008

Unser Auftrag ist klar. In Art. 58, Abs. 2 der Bundesverfassung heisst es: „Die Armee dient der Kriegsverhinderung und trägt bei zur Erhaltung des Friedens; sie verteidigt das Land und seine Bevölkerung. Sie unterstützt die zivilen Behörden bei der Abwehr schwerwiegender Bedrohungen der inneren Sicherheit und bei der Bewältigung anderer ausserordentlicher Lagen.“

Dieser Auftrag bedarf keiner Interpretation. Vielmehr haben wir alle zur Erbringung der im Leistungsprofil 08/11 detaillierten Leistung beizutragen. Jeder an seinem Platz. Wer nicht im

Divisionär André Blattmann
Stellvertreter Chef der Armee

Seit 20 Jahren ist die Armee rastlos unterwegs von Reform zu Reform und immer fühlt sich sowohl der politische- als auch militärische Nachfolger für die z.T. desaströse Hinterlassenschaft nicht verantwortlich. Oder ist es nicht so, dass zumindest in der Armee, sich die Nachfolger allzu kritiklos aber dafür karrierebewusst im Schlepptau ihrer Vorgänger hochgedient haben?

Die Krux mit den Kosten und den Zahlen

Wie glaubwürdig sind Zahlen wenn diese allein dazu dienen, ein wackliges Argumentationsgebäude zu stützen? Im Vorfeld zur Abstimmung über den Gripen-Fonds wollte das VBS, im Falle einer Ablehnung im Volk, mit der Androhung von exorbitanten Kosten von 900-1300 Millionen einer möglichen Kampfwertsteigerung des F-5E entgegenwirken? Und jetzt scheint der einzige Weg aus der Sackgasse mit einem Gesichtverlust verbunden zu sein, den es mit allen Mitteln zu verhindern gilt.

Statt Glaubwürdigkeit wieder herzustellen, versteift sich der Chef Armee in die Argumentation, «es wäre völlig unglaubwürdig, wenn die Armee den Kauf eines neuen Kampffjets fordert und nach dem Nein des Stimmbolkes plötzlich sagt, der Tiger genüge jetzt trotzdem noch für gewisse Aufgaben» (NZZ 23.9.14). Ist es denn tatsächlich besser, dem Stimmbürger nach zehn Jahren erklären zu müssen, dass es plötzlich wieder mehr Flugzeuge braucht, nachdem während Jahren 32 F/A-18 genügt haben? In diesem Info finden Sie eine Gegenüberstellung für und gegen einen begrenzten Weiterbetrieb des F-5E Tiger. Im Vorstand teilen wir die Auffassung von Dr. Franz Betschon. Zuerst ist eine sachliche und transparente Auslegeordnung über den effektiven Upgradeaufwand angesagt, sofern dieser für reine Luftpolizeiaufgaben wirklich nötig erscheint.

Wie glaubwürdig das VBS kommuniziert wenn es um Zahlen geht, haben wir in den vergangenen Jahren «hautnah» am Beispiel des Flugplatzes Dübendorf erfahren. Das VBS begründete den Abzug der Kampffjets und jetzt den Rückzug auf eine Helibasis mit **Betriebskosteneinsparungen ohne diese jemals transparent gemacht zu haben**. Stattdessen wurden exorbitante Kosten herumgeboten, die jedoch allesamt während Jahren zurückgestellte Sanierungsinvestitionen beinhalteten (Hallen 10-12). Tatsächlich aber belaufen sich die **jährlichen Betriebskosten** lediglich auf bescheidene **4-5 Mio Franken** was in etwa einem Zehntel entspricht, was uns die «Botschafter der Lüfte» jährlich kosten. Aber eher opfert das VBS den einzigen Militärflugplatz östlich der Reuss als die inzwischen zur «heiligen Kuh» avancierte Patrouille Suisse. Wäre es nicht an der Zeit, diese besonderen «Botschaftsdienste der Schweiz» zwecks Kostenteilung von allen Departementen gemeinsam abgelden zu lassen?

In der Medienmitteilung zum Bundesratsentscheid über den Flugplatz Dübendorf (03.09.14) ist von «rund 230 Hektaren» die Rede. Die Bruttofläche des Flugplatzes beträgt jedoch 197 ha und **innerhalb der Umzäunung sind es gar nur noch 167 ha**. Den Rest des Armeegrundstückes betreffen hauptsächlich Anlagen des Waffenplatzes und Bauten auf dem Wangenerberg die aktuell (noch?) nicht zur Disposition stehen. Die falschen Angaben werden von anderen Amtsstellen und Medien übernommen ohne dass die Luftwaffe dies korrigieren würde. Es ist nicht unerheblich, ob 72 ha von der effektiven Fläche für den gigantischen Innovationspark werden oder von den imaginären 230 ha!

Im Umfeld von Militärflugplätzen sind Lärmreklamationen nichts ungewöhnliches. Trotzdem liess sich das VBS unter Druck setzen (Abzug der Kampffjets) obwohl sich der damalige Zürcher Regierungsrat mit einem Schreiben (26.1.2005) für den Militärflugplatz Dübendorf aussprach. Es kommt nun wie ein schlechter Witz daher, wenn heute die Luftwaffe das Projekt des geplanten Innovationsparks (der keine aviatischen Forschungskomponente enthält!) willkommen heisst, das mit Wohnungen und mehreren tausend Arbeitsplätzen gleich in unmittelbarer Nähe und in der Pistenachse aufgebaut werden soll. Hat es wirklich System, nie auf jene hören zu wollen, die die Geschichte des Flugplatzes vom Effeff kennen? Das scheint auch bei den auswärtigen «Aviatikfachleuten» der Fall zu sein, die natürlich viel besser wissen, was für die Region Dübendorf «richtig und sinnvoll» ist. *Peter Bosshard*

Ein Konzept für eine wirksame Sicherheitspolitik der Schweiz

Prof. Dr. Albert A. Stahel

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird die sicherheitspolitische Lage in Europa und auch in der Welt durch gravierende geopolitische Konflikte und Kriege (Ukraine, Irak, Syrien) bestimmt. Vor allem in einer solchen Lage beruht die Souveränität eines jeden Staates auf der Durchsetzung des Drei-Elementenprinzips des Völkerrechts. Diese drei Elemente sind: ein **Staatsterritorium**, ein **Staatsvolk** und eine **Regierung**. Das Bindeglied zwischen diesen drei Elementen ist die Verfassung des jeweiligen Staates. Ein Staat ist nur dann souverän, wenn seine Regierung sein Territorium und sein Volk durch eine umfassende und wirksame **Sicherheitspolitik** schützen kann. Ist dies nicht der Fall, wird dieser Staat von der internationalen Gemeinschaft als gescheitert beurteilt und als *failed state* bezeichnet. Diese Wechselbeziehung gilt für jeden Staat und damit auch für die Schweiz. Solange die Schweizer Regierung das Ziel der funktionsfähigen und souveränen Schweiz in Europa verfolgt, muss sie über eine wirksame Sicherheitspolitik verfügen, mit der sie das Territorium der Schweiz schützen und kontrollieren kann. Eines der wichtigsten strategischen Mittel einer solchen Sicherheitspolitik ist eine einsatzbereite Armee mit einer leistungsfähigen Luftwaffe.

Als Folge des Zusammenbruchs verschiedener Staaten in Nordafrika, wie Libyen, und im Mittleren Osten, wie Syrien, ist der Limes, mit dem bisher die Völkerwanderung aus Schwarzafrika und aus Asien Richtung Europa aufgehalten werden konnte, zusammengebrochen. Dieser Limes existiert nicht mehr und die Völkerwanderung ergiesst sich ungebrems auf die südeuropäischen Staaten, die wegen ihrer politischen und wirtschaftlichen Schwächen diese Wanderungsbewegung nach Mittel- und Nordeuropa kanalisieren. Die Banden der Organisierten Kriminalität Europas, Nordafrikas und des Mittleren Ostens nutzen diese Völkerwanderung für ihre Zwecke aus. Fluchtbereite Menschen werden zu hohen Geldzahlungen gezwungen und gleichzeitig als Kuriere für Drogen missbraucht. Frauen und Mädchen werden durch die Gangster vergewaltigt. Neben dem Einsatz von **Cyberwar** durch die Geheimdienste der USA, Russlands und Chinas zur Spionage und zur Lähmung der IT-Systeme gegnerischer Staaten setzen auch Jihadisten und die Banden der Organisierten Kriminalität in zunehmendem Masse **Cyberwar** für ihre Zwecke ein. Während die Jihadisten mit **Cyberwar** die Abwehrsysteme einzelner Staaten lähmen möchten, manipuliert die OK mit **Cyberwar** die Finanzsysteme einzelner Staaten. Informationen über Kreditkarten werden ermittelt, manipuliert und die Konten der Zielpersonen geplündert. Gleichzeitig beschafft sich die National Security Agency (NSA) über die Vernetzung der grossen Server von Google, Microsoft und Apple, die sich in den USA befinden, wichtige Informationen von Amerikanern und Ausländern, die ausserhalb der USA leben. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehen zwei ernsthafte Konflikte bzw. Kriege um und in Europa: der Krieg der sunnitischen ISIS (Islamischer Staat mit dem Kalifen al-Baghdadi) gegen die schiitischen Regimes im Irak und von al-Assad in Syrien, sowie der Krieg in der Ost-Ukraine zwischen den russischen Separatisten und der Armee von Kiew. Die Kriege im Irak und in Syrien bedrohen die Schweiz durch die Rückkehr von Jihadisten, die in Europa für die Kriege in Syrien und im Irak



angeworben worden sind, langfristig. Europäische Sicherheitsdienste rechnen damit, dass diese Jihadisten für Anschläge in europäischen Staaten aktiviert werden könnten.

Der Krieg in der Ukraine könnte aufgrund der Untätigkeit der wichtigsten europäischen Staaten zur politischen Destabilisierung Europas führen. Dazu kommt noch, dass die europäischen

Staaten nach dem Ende des Kalten Krieges massiv abgerüstet haben und für den Fall eines vollständigen Abzugs der USA aus Europa hilflos den Erpressungen von Grossmächten ausgeliefert sein könnten. Im Gegensatz zu den West- und Mitteleuropäern hat Moskau nicht nur nicht abgerüstet, sondern seit 2008 massiv aufgerüstet. Die USA selbst sind in zunehmendem Masse durch den Konflikt mit China im westlichen Pazifik absorbiert, der über kurz oder lang auch zu einer militärischen Auseinandersetzung führen könnte.

Wohl erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine militärische Gefährdung der Schweiz als gering, aber die sich abzeichnende Völkerwanderung, die sich auch über die Schweiz ergiesst, könnte die Behörden und Polizei sehr bald überfordern. Das Grenzwachtkorps (unter 2000 Stellen) und die Polizeikorps der Kantone und Gemeinden (ca. 17'141 Vollzeitstellen insgesamt) wären aufgrund ihrer Unterbestände zur Erfassung und Kontrolle dieser Völkerwanderung nicht in der Lage. Angesichts der Entwicklung dieser Völkerwanderung müssten sowohl der Bestand des Grenzwachtkorps als auch die Bestände der verschiedenen Polizeikorps entsprechend der Lage massiv erhöht werden.

In zunehmendem Masse dürften die Infrastruktur des Bundes (Swisscom und SBB) und der Kantone, das Finanzsystem der Banken und die KMUs der Schweiz durch den gezielten Einsatz von **Cyberwar** bedroht sein. Die NSA dürfte schon heute zugunsten des amerikanischen Nachrichtendienstes CIA, des Justizministeriums und der Steuerbehörde der USA wichtige Informationen mit Hilfe von **Cyberwar** bei der Eidgenossenschaft und den Banken verdeckt beschaffen. Die italienischen, russischen, serbischen und chinesischen Banden der Organisierten Kriminalität dürften bereits heute durch die IT-Manipulation des Finanzsystems der Schweiz wichtige Informationen über Kunden und Anleger beschaffen. Den Behörden, den Banken und den Finanzunternehmen dürfte nichts anderes übrig bleiben, als die Mittel und Vorkehrungen ihrer **Cyber Security** zu modernisieren. Für die effiziente Verfolgung und Bestrafung der Straftäter müsste aber auch das Rechtssystem der Schweiz verbessert und der Bedrohung durch die Organisierte Kriminalität angepasst werden. Für die Umsetzung von **Cyber Security** und für die Strafverfolgung der Banden der Organisierten Kriminalität müssten die zuständigen Departemente des Bundes – das VBS und das Justiz- und Polizeidepartement – modernisiert und mit dem notwendigen Sachpersonal ausgerüstet werden.

Sowohl die Kriege in Syrien und im Irak als auch der Krieg in der Ukraine könnten zu polizeilichen und militärischen Herausforderungen für die Schweiz führen. Die auch in die

Schweiz zurückkehrenden Jihadisten könnten durch ISIS für direkte Anschläge gegen die Infrastruktur (SBB, AKW usw.) der Schweiz aktiviert werden. Da die Polizeikorps seit dem massiven Abbau der Schweizer Armee und der verantwortungslosen Liquidation ihrer Mittel, Waffen und Liegenschaften unter den drei SVP-Bundesräten Ogi, Schmid und Maurer nicht mehr wirksam unterstützt werden können, ist die Infrastruktur der Schweiz auch nicht mehr in genügendem Masse geschützt. Die Schweizer Armee muss heute als beinahe nicht-existent bezeichnet werden. Im Kontext des Krieges in der Ost-Ukraine könnte auch der Fall eintreten, dass die Schweiz wegen der nicht einsatzfähigen Armee jeder politischen und militärischen Erpressung hilflos ausgesetzt sein könnte. Verschiedenen Herausforderungen der gegenwärtigen Lage kann die Schweiz deshalb nur begegnen, wenn sie über eine umfassende Sicherheitspolitik verfügt.

Für den effizienten Schutz der dichten Infrastruktur müssten die Polizeikorps durch eine wirksame Schweizer Armee unterstützt werden können. Für die Erfüllung dieser Aufgabe müsste die Armee aber über einen Mindestbestand von 200'000 Mann verfügen, die infanteristisch gut ausgebildet wären und die Bewachung der schutzwürdigen Objekte mit Panzern und Schützenpanzern übernehmen könnten. Diese Schutzfähigkeit am Boden müsste

in der Luft durch eine einsatzbereite Luftwaffe unterstützt sein. Um diese beiden Aufgaben – Schutz am Boden und in der Luft – erreichen zu können, ist der Abbau des Armeebestandes und die Liquidation von Armeematerial zu stoppen. Nach der katastrophalen Abstimmung über den Gripen müssen für den Schutz des Luftraumes der Schweiz die noch verfügbaren F-5-Kampfflugzeuge für den Allwettereinsatz aufgerüstet werden. Für die langfristige Erneuerung der Luftwaffe muss bereits jetzt die Evaluation neuer Kampfflugzeuge eingeleitet werden.

Wird die erwähnte Wechselbeziehung zwischen den drei staatstragenden Elementen und ihrer Sicherheitspolitik beseitigt, dann könnten sehr bald Existenz und Glaubwürdigkeit der Schweiz als Staat in Frage gestellt werden. Verliert die Schweiz diese Glaubwürdigkeit, dann ist sie auch zur Durchsetzung ihrer politischen Unabhängigkeit nicht mehr fähig. Der Verlust dieser Unabhängigkeit hätte aber gravierende Folgen für die Volkswirtschaft unseres Landes. Der Eindruck einer für Investitionen sicheren Schweiz würde sich in Nichts auflösen. In einem solchen Fall könnte sich auch der Abzug ausländischer Investoren und ausländischen Kapitals aus der Schweiz abzeichnen.

Gesucht: Kritische Geister

Dr. Roger Harr, Oberstlt i Gst aD

Kürzlich flatterte die Oktober-Ausgabe der Schweizer Zeitschrift SKYNEWS ins Haus. Als einer der mit dem «Virus aviaticus» infiziert ist, blätterte ich rasch durch die Seiten. Der Artikel auf Seite 52 mit dem vielversprechenden Titel «Zukunft nach dem Gripen-Nein» hat mich interessiert und ich las ihn vom Anfang bis zum Ende durch. Mich haben vor allem die Aussagen des Kdt LW und des VBS Departementschefs anlässlich des Informationsrapportes der Luftwaffe am 2. September 2014 in Payerne interessiert. Wurde hier jetzt endlich der schon lange erwartete Plan B skizziert? Interessiert las ich die – Zitat aus SKYNEWS – «klaren Worte» des Kdt LW bezüglich Ausserdienststellung der F-5



Tiger. Er sei «rigoros gegen eine Aufrüstung, und auch ein Weiterbetrieb ohne Modernisierung mache weder operationell noch betriebswirtschaftlich Sinn». «Anstatt wertvolle Steuerfranken einem veralteten System hinterherzuwerfen, investieren wir diese Mittel besser in eine moderate Lebenswegverlängerung der F/A-18» hat der Kdt LW eindringlich gemahnt und auch die Erwartung ausgesprochen, dass «die Reihen hinter diesem Entscheid geschlossen würden». Tatsächlich, klare Worte!

Interessiert las ich auch die Aussagen des Departementschefs. Seine Aussage «wir müssen in Zukunft geschlossener auftreten» stimmte mich nachdenklich. Ja schon, doch meinte er die Offiziere die vor der Gripen-Abstimmung für einen anderen Flugzeugtyp plädierten? Oder meinte er seinen eigenen Führungsapparat mit all den peinlichen Kommunikationspannen? War da vielleicht sogar etwas Selbstkritik in seinen Worten? Unterschreiben kann man sicher die Aussage des Departementschefs, dass es kaum mehr eine Umkehr zum Trend der stetig abnehmenden Anzahl an Kampfflugzeugen geben wird.

So weit so gut! Doch dann – kaum eine Stunde nachdem ich den Beitrag in SKYNEWS gelesen hatte – wurde um 11.34 Uhr in der NZZ Online die Schlagzeile aufgeschaltet «Der Tiger fliegt vielleicht doch länger». Der Untertitel: «Ueli Maurer beugt sich

der Tiger-Lobby. Neuerdings schliesst er eine Verlängerung der Einsatzdauer des alten Kampffjets nicht mehr aus. Eine Nachrüstung wäre aber Geldverschwendung, sagt Maurer.» Die Tagesschau des Deutschschweizer Fernsehens setzte um 19.30 noch einen drauf.

Was denn jetzt? Wo ist jetzt das vom Kdt LW beschworene «professionellere Projektmanagement». Wieso diese Kehrtwendung, wenn es doch «betriebswirtschaftlich keinen Sinn macht». Wo ist das «geschlossener Auftreten» welches der Departementschef verlangt hat?

Die Gripen-Abstimmung ist unter anderem bachab gegangen, weil chaotisch kommuniziert wurde und so in breiten Bevölkerungskreisen der Eindruck entstanden ist, dass «die da oben» nicht wissen, was sie wollen. Als armeefreundlicher Bürger und Steuerzahler, als inaktiver Generalstabsoffizier, ehemaliger Zentralpräsident der AVIA-Flieger und als ehemaliges Mitglied der Luftwaffenkommission musste ich mich gestern Abend fragen, ob man aus dem Debakel denn wirklich nichts gelernt hat? Wurstedt man jetzt einfach plan- und konzeptlos weiter?

Auslöser für diese Zeilen war jedoch, dass ich eines Abends ob meinen eigenen Gedanken ziemlich erschrocken bin. Offizier ist eine Lebenseinstellung und von dem her ist man es auch sein Leben lang. War ich jetzt nicht unloyal? Wie lange darf ich als Offizier zusehen wenn ich das Gefühl habe es werde «da oben» gewurstelt? Ich habe preussische Wurzeln und bin auch mit einem preussischen Loyalitätsverständnis gross geworden. Verbieten es mir die Grundwerte soldatischer Ethik nicht kritisch zu denken? Muss der Soldat kritiklos loyal sein oder darf er auch kritisch loyal sein? Ab wann wird es polemisch?

Als Unternehmer habe ich vor noch nicht allzu langer Zeit meine ganze Führungsetage umgestaltet, habe alle Gummihälse, die Nicker und Jasager, entfernt und mich mit kritischen Geistern
(Fortsetzung auf Seite 11)

Passt ein nationaler Innovationspark noch in das heutige Innovationsgeschehen?

Dr. Rudolf Walser, Senior Consultant Avenir Suisse (publiziert am 1.12.2012 Internetseite von Avenir Suisse)

Das totalrevidierte Forschungs- und Innovationsförderungsgesetz (FIFG), das in der Wintersession vom Parlament verabschiedet werden dürfte, schafft auch eine Rechtsgrundlage für die Unterstützung eines nationalen Innovationsparks. Diese Idee ist auf Grund einer von beiden Räten überwiesenen Motion in das FIFG aufgenommen worden. Man verspricht sich davon eine bessere Positionierung der Schweiz als Forschungs- und Wissensnation, eine Attraktivitätssteigerung für internationale Investoren und den Ausbau zukunftssträchtiger Branchen.

Diese Idee hat eigentlich im FIFG gar keinen Platz, wie der Bundesrat im erläuternden Bericht zum FIFG vom Oktober 2009 selbst schreibt. Es handle sich dabei «weder um eine Massnahme der Forschungsförderung noch um eine Massnahme der Innovationsförderung im Sinne des Gesetzes, sondern explizit um eine national orientierte Massnahme der Standortförderung». So dürfte der Bundesrat denn auch nur widerwillig der Motion gefolgt sein, wie zwischen den Zeilen seines Berichts zur Gründung einer «Stiftung Forschung Schweiz» vom 14. März 2008 herauszulesen ist.

Mit der Schaffung dieser neuen Rechtsgrundlage wird ein zusätzlicher Subventionstatbestand in das FIFG integriert. Auch wenn sich der Bund weder als aktiver Stifter noch als strategischer Mitträger der Stiftung in die Pflicht nehmen lassen will, so spricht die Erfahrung eher dafür, dass er sich kaum von der Finanzierung der Betriebskosten wird dispensieren können. Der Mittelverteilungskampf im Bereich von Bildung, Forschung und Innovation dürfte sich in Zukunft weiter verschärfen.

Das Beispiel zeigt aber auch, wie beliebt quer durch alle politischen Parteien gerade die Förderungspolitik in diesem Bereich ist. Politiker wollen nicht abstrakt über die Verbesserung innovationsorientierter Rahmenbedingungen fördern, sondern konkret und sichtbar, wozu sich ein nationaler Innovationspark besonders gut eignet. Es überrascht deshalb nicht, wenn Politiker, Kantone und Private jeweils schnell zur Stelle sind, wenn der Bund sein monetäres Füllhorn öffnet oder, wie in diesem Fall, Landimmobilien der Armee und andere brachliegende Flächen zur Verfügung stellt. So engagieren sich nicht nur die kantonalen Volkswirtschaftsdirektoren, sondern auch ein Verein namens «Swiss Innovation Park», wollen sich doch alle ein Stück vom «Bundesfilet» abschneiden. Die Frage, wie und ob überhaupt ein nationaler Innovationspark noch in das heutige Innovationsgeschehen passt, scheint dagegen eher sekundär zu sein.

Wo liegen die Problemfelder?

Es bestehen bereits heute einige private und gemischtwirtschaftliche Wissenschafts- und Technologieparks. Zudem sind auch die beiden ETH auf diesem Gebiet schon aktiv (Parc scientifique, Science City). Schliesslich sind die laufenden Initiativen der KTI im Bereich des Wissens- und Technologietransfers zu erwähnen. Wie alle diese Aktivitäten mit einem nationalen In-

novationspark koordiniert werden sollen, ist weitgehend unklar. Sicher aber entsteht weiterer, zeitraubender und wahrscheinlich auch kostspieliger Koordinationsbedarf.

Unternehmensinnovation ist heute ein wechselseitiger, simultan ablaufender Prozess zwischen verschiedenen Akteuren (Unternehmen, Konkurrenten, Hochschulen, Kunden, Konkurrenten). Dafür stehen die Konzepte «open innovation» oder «crowdsourcing» mit dem Ziel, möglichst alle für das eigene Unternehmen relevanten externen Wissensquellen in das Innovationsgeschehen einzubinden. Die Vorstellung des linearen Innovationsmodells, wonach alles notwendige Wissen aus Hochschulen über die Grundlagenforschung, die angewandte Forschung, Pilot- und Demonstrationsprojekte in die Unternehmenswelt fliesst, ist längst überholt. Ebenso die Vorstellung von Wissenshalden bei den Hochschulen, die bloss abgeholt bzw. in die Firmen «gepuscht» werden müssten.

Schweizer Unternehmen spielen auf dieser neuen «Innovationsklaviatur» schon munter mit. So gaben sie 2008 rund 3,2 Mrd. Franken für «extramuros F+E» aus, wovon 69% ins Ausland flossen. Die KMU bis 99 Beschäftigte investierten in diese externe Wissensquelle 360 Mio. Fr. Gemäss einer kürzlich publizierten Untersuchung der KOF ETH nutzen Schweizer Unternehmen von 14 möglichen externen Wissensquellen bereits mehr als 10, allerdings mit grossen Unterschieden zwischen den Firmen. Die Schweiz steht somit bei den externen Wissensquellen der Firmen schon heute nicht mehr an erster Stelle. Daran wird im Zeitalter der globalen Wissens- und Technologiebeziehungen auch ein nationaler Innovationspark kaum mehr etwas ändern.

Die Vorstellung, es würden sich zukunftssträchtige Branchen einfach um einen nationalen Innovationspark ansiedeln oder ganze Wertschöpfungsketten liessen sich darin zusammenführen, wird empirisch nicht gestützt und muss wohl eher als Wunschdenken bezeichnet werden. Hinzu kommt, dass ein nationaler Innovationspark aus regionalpolitischen Gründen ja mindestens an mehreren Orten angesiedelt werden müsste, was das Ganze noch zusätzlich erschwert. Auch in der führenden wissenschaftlichen Literatur spielen Innovationsparks kaum eine Rolle (siehe z.B. Baumol oder Bhidé).

Vor diesem Hintergrund erscheinen die Erwartungen, welche die Politik an einen nationalen Innovationspark stellt, reichlich vermessen. Es gäbe wohl bessere Möglichkeiten, um die internationale Stellung und die Ausstrahlungskraft der Schweiz als Forschungs- und Wissenschaftsnation zu stärken. Der Charme der schweizerischen Wirtschaftspolitik, so sagte der renommierte Nationalökonom Carl Christian von Weizsäcker vor vielen Jahren in einem ähnlichen Zusammenhang einmal, bestehe darin, dass sie Fehler von andern immer erst zehn Jahre später mache.



Ein kampfwertgesteigerter F-5E Tiger II - keine werthaltige Alternative zur Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges!

von Konrad Alder, Uerikon

Auch wenn es nach dem Gripen-Nein für eine Weiterverwendung unserer F-5E Tiger II über das Jahr 2016 hinaus gute Gründe, ja sogar das Überleben unserer Luftwaffe sichernde Zwänge gibt, ist vor einer Entscheidung über die Umsetzung eines damit allenfalls zusammenhängenden, kostspieligen Kampfwertsteigerungsprogramms die Frage nach dem operationellen Nutzen einer solchen F-5E Tiger II-Flotte nach 2020 zu beantworten! In diesem Zeitraum werden nämlich primär Kampfflugzeuge der Typen Gripen, Eurofighter, Rafale, Su-27, Su-30, Su-34 und Su-35 sowie die 5. Generations-Waffensysteme F-35 Lightning II und Suchoi T-50 im Luftraum über Europa operieren.

Im Lichte dieser Entwicklung darf davon ausgegangen werden, dass ein kampfwertgesteigerter F-5E Tiger II im Rahmen des Auftrags unserer Luftwaffe die Lufthoheit über unserem Territorium zu wahren, wohl fähig wäre, einen wertvollen Beitrag zum Luftpolizeidienst in Friedenszeiten zu leisten. Keinen bedrohungsgerechten operationellen Nutzen würde er hingegen unseren Fliegertruppen bei ihrem Hauptauftrag der „Luftverteidigung im Konflikt- und Verteidigungsfalle“ bringen. In diesem Kontext muss klar und unmissverständlich festgehalten werden, dass wir selbst nach einem umfangreichen Upgrade mit dem ab 1976 bereits als Übergangs- und rasch verfügbare Behelfslösung beschafften F-5E Tiger II kein auch nur im Ansatz werthaltiges, neues Waffensystem mit einem Entwicklungspotential für die Zukunft erhalten.

Daran würde auch ein F-5E Tiger II-Kampfwertsteigerungsprogramm gemäss brasilianischem Vorbild, wie es zurzeit durch unsere

Presse geistert, nichts ändern. Kommt hinzu, dass Brasilien die Ausserdienststellung seiner ab 2001 mit u.a. israelischem Know How kampfwertgesteigerten F-5EM/FM-Flotte bereits für das Jahr 2025(!) plant. Die Força Aérea Brasileira will sie bekanntlich durch das Waffensystem Gripen E(!) ersetzen. Bei einem am brasilianischen Upgrade-Programm orientierten Kampfwertsteigerungsprogramm für unsere F-5E Tiger II, muss im Übrigen davon ausgegangen werden, dass die entsprechend modifizierten Maschinen wohl erst nach 2020 unseren Einsatzstaffeln zulaufen können und eine operationelle Einsatzbereitschaft, die diesen Namen auch wirklich verdient, just zu dem Zeitpunkt erreichen, an dem Brasilien seine F-5EM/FM Tiger II bereits ausmüstert.

Man muss kein Aviatik-Experte sein, um erkennen zu können, dass sich eine solche für unsere Luftwaffe unbefriedigende Übergangs- und Behelfslösung nur dann rechtfertigt, wenn es einzig und allein nur noch darum geht, das mittel- und langfristige Überleben unserer Luftstreitkräfte als zentraler und unverzichtbarer Bestandteil unseres „Sicherheitsverbunds Schweiz für Schutz, Rettung und Verteidigung“ zu sichern. Soweit darf es aber unter keinen Umständen kommen. Bundesrat und Parlament sind damit in der Frage der Kampfflugzeugbeschaffung extrem gefordert. Sie haben – wenn wir unsere Luftwaffe ab 2025 als Verteidigungsinstrument nicht irreversibel verlieren wollen – rasch und unkompliziert ein nächstes Auswahlverfahren einzuleiten. Denn basierend auf unserer Verfassung tragen sie für die Sicherheit unseres Landes und damit für eine glaubwürdige, souveräne Sicherheitspolitik die volle Verantwortung!

Das hausgemachte Schlamassel ist angerichtet

In fremden Gefilden einen Zweifrontenkonflikt gleichzeitig anzetteln kann nur die törichte Tat eines Ortsunkundigen sein. Genau das aber haben die Departemente VBS und UVEK aufgrund einer mehrere hunderttausend Franken teuren Studie über die «Operationelle Machbarkeit, betriebs- und volkswirtschaftliche Auswirkungen» fertig gebracht. Die Frage der **Volksverträglichkeit** und **politischen Machbarkeit** wurde, entgegen unseren Intentionen, völlig ausgeblendet. Das Forum Flugplatz hat die Projektleitung der Beratungsfirmen «Ecoplan, aviena, Bächtold & Moor» auf diesen eklatanten Mangel aufmerksam gemacht, aber man wollte die fundierten Bedenken von einem in der Bevölkerung verankerten Verein natürlich nicht hören. Nun liegt das völlig überrissene Projekt, basierend auf einer falschen strategischen Ausrichtung, zum grossen Ärger der meisten An-

wohner auf dem Tisch. Die Gegner einer grossflächigen Zube-tonierung und eines zivilen Flugplatzes mit Verdoppelung der Flugbewegungen und Ausdehnung der Betriebszeiten auf sieben Tage rufen zum verständlichen Widerstand auf. Wie dereinst das Verkehrschaos in der Region gelöst werden soll, weiss selbst die Zürcher Regierung nicht. Und den Befürwortern einer um 600m verkürzten Piste ist zu verdanken, dass in unmittelbarer Nähe des Pistenkopfes gebaut werden kann. Unverständlich, dass sich darunter auch die Luftwaffe befindet, die seit Anbeginn in die erwähnten Planungen des UVEK/VBS eingebunden war.

Und nun steht die hanebüchene Argumentation im Raum, wonach eine Verdoppelung der Flugbewegungen keinen Lärmzuwachs bedeutet weil durch die einhergehende Ausdehnung der Flugbetriebszeiten die Anzahl Flugbewegungen «pro Stunde» faktisch ja gleich bleiben. Nach dieser seltsamen Logik wäre der Luftwaffe zu empfehlen, die Flugzeiten auf den Militärflugplätzen auf sieben Tage so auszudehnen bis eine Halbierung der Flugbewegungen pro Stunde resultiert. Ob das die Bevölkerung um diese Flugplätze auch eine Superidee finden würde wie das offenbar den Anrainern vom Flugplatz Dübendorf aufgetischt wird, ist allerdings wenig wahrscheinlich. *PB*



Impressum

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

Redaktionsmitarbeiter:

Patrick Walder, (PW) Präsident
Peter Bosshard, (PB) Ehrenpräsident
Markus Gisel, (MG) Medien
Gestaltung: Peter Bosshard
Auflage: 1000 Exemplare
Erscheinung: 1-2x jährlich



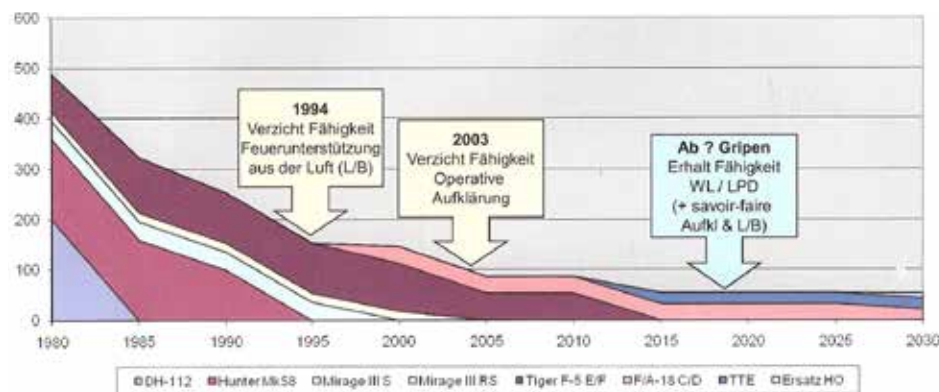
Kontroverse um die Kampfwertsteigerung des Tiger

Dr. Franz Betschon, sc. techn. ETH, Oberst i Gst aD, seinerzeit USC Log FF Trp

Konrad Alder hat im „Schweizer Soldat“ Nr. 09 /14 einen Artikel veröffentlicht, der davon abrät, die Wiedererlangung der Kampfkraft der Luftwaffe über eine Kampfwertsteigerung des Tigers zu versuchen. Leider könnten die nur sehr oberflächlichen Informationen, die aus „Bern“ nach aussen dringen, zu einer solchen Auffassung führen. Dazu folgende Bemerkungen, die ich mir als „Tigermann der ersten Stunde“ erlaube:

Der Kauf von 110 Flugzeugen Tiger vor ca. 40 Jahren war keine Lösung des armen Mannes sondern verfolgte eine kluge Luftkampfstrategie. Natürlich hätte man damals bereits den F-16 kaufen können, aber Luftkämpferfahrten der Israelis zeigten auf, dass im damals üblichen Dogfight, d.h. Luftkampf auf Sichtdistanz, zwei Flugzeuge Tiger, bei der Anwendung einer bestimmten Taktik einen an sich überlegenen Gegner, z.B. einen F-16, erfolgreich bekämpfen können. Deshalb meinte der spätere Kommandant der Luftwaffe Moll, dass man auf Quantität statt auf Qualität setzen wolle (Sättigung des Kampftraumes). Ein mutiger Entscheid, der sich später auch während einer gewissen Zeit als richtig heraus stellte.

Dass zwischenzeitlich die Kampfkraft der Luftwaffe fast total abgebaut wurde und der Auftrag im Rahmen der Bundesverfassung schon lange nicht mehr erfüllt werden kann, zeigt die nachfolgende, sehr junge graphische Darstellung (Kdt LW 2002): Das heisst, es geht gar nicht mehr darum, der LW die Weite-



erfüllung ihres Auftrages zu ermöglichen, sondern den Totalabsturz zu verhindern. Der Auftrag wurde während der Gripenkampagne auf den Luftpolizeidienst kleingeredet und heute begnügt sich die Diskussion bereits mit diesem Zustand. Obige Graphik zeigt, was nur schon mit einem, dem vordergründig wichtigsten, aber keineswegs allein entscheidenden Element der Luftkriegsführung geschah, dem Flottenbestand (= Waffenträger + Bewaffnung). Andere wichtige Elemente sind:

- Überlebensfähigkeit am Boden (BODLUV, Logistik, Anzahl Flugplätze etc.)
- Pilotenbestand und -Ausbildung
- Führungseinrichtungen

Wenn nur eines dieser Elemente ausfällt, sind die übrigen wirkungslos. Die Überlebensfähigkeit am Boden ist im Kriegsfall praktisch nicht mehr gegeben. Eine Allwettertauglichkeit der Flugzeuge nützt nichts, wenn diese zufolge verschneiter Pisten und Rollstrassen nicht zum Einsatz gelangen können. Man glaube nur ja nicht, die Räumung einer verschneiten Piste sei eine Frage von Stunden, sie ist unter Umständen eine solche von Tagen (wurde früher periodisch geübt!). Nach oben schutzlose Flugplätze, wie sie sich heute darstellen, überleben ebenfalls

kaum die ersten Kriegsstunden. Krieg ist immer noch die gefährlichste Möglichkeit und Richtschnur für jegliche Armeepanung.

Das Pilotenkorps ist dramatisch zusammengeschrumpft. Nach dem Gripen-Nein hat ein Exodus an Piloten eingesetzt. Der frühere Entscheid nur noch Berufspiloten auszubilden, war fatal. Niemand gibt die genaue Anzahl noch aktiver Berufspiloten bekannt, mehr als 50 werden es nicht sein. Man kann sie aus der Kontroverse herleiten, als es zu Beginn des Jahres 2013 um das Flugstundenbudget für Piloten ging und man die nötige Flugstundenzahl einsetzt, die ein Pilot jährlich braucht, um nicht gefährlich zu werden. Wenn diese aus dem Bundesdienst ausscheiden, können sie noch eine Weile weiterfliegen, aber die Anzahl dieser unechten „Milizpiloten“ dürfte auch nicht viel höher sein (von den Helipiloten einmal abgesehen). Wenn der Gripen beschlossen worden wäre, wäre dieser Punkt als nächste Schwachstelle aufgeschienen.

Eine kluge Einsatzkonzeption einer Luftwaffe, die kämpfen kann, benötigt viel mehr Flugplätze, als sie heute noch vorhanden sind. Einige könnten gegen grossen Widerstand der Bevölkerung wieder reaktiviert werden, andere sind definitiv unbrauchbar gemacht worden. Das Material für sogenannte „Notlandepisten“ auf Autobahnen ist abgebaut (wenn nicht sogar vernichtet) worden, geübt wurden dieser sinnvolle Einsatzart auch nie mehr. Also: Die Luftwaffe muss neu aufgebaut werden, um ihren Auftrag wieder erfüllen zu können. Axalp-Demonstrationen, Air14 oder Patrouille Suisse genügen nicht.

Eine Kampfwertsteigerung irgendwelcher Art ist kein fliegerisches sondern ein technisches Problem. Nur weil der Tiger aus unbekanntem Gründen während der Gripen-Kampagne schlechtgeredet wurde, heisst das noch lange nicht, dass er es auch ist. Man vergesse nicht, dass selbst der F/A-18 seinen Erstflug schon vor 35 Jahren hatte, etc. Strukturmässig kann das Flugzeug noch verjüngt werden, obwohl die Schweizer Tiger erst ca. einen Drittel der Flugstunden akkumuliert haben als diejenigen anderer Luftwaffen. Bezüglich Lebensdauer-Vorrat ist er noch lange nicht am Ende! 1973 ist der damalige Kommandant der Luftwaffe KKdt Studer nach dem Corsair-Nullentscheid zurückgetreten, weil er nicht „Museumswärter“ sein wollte. Die beschaffte Ersatzlösung, die zweite Serie Hunter, hat nachher noch länger als 20 Jahre als Schlachtrösser im Erdkampf Dienst getan und ist mit dem Hunterprogramm 80 wesentlich aufgewertet worden. Er war bei der Ausserdienststellung 1994 noch nicht an seinem strukturellen Lebensende angelangt. Auch die Mirages sind später aus nicht nachvollziehbaren Gründen vorzeitig ausgemustert worden.

In den USA ist derzeit eine Kontroverse im Kongress im Gange um den Weiterbetrieb eines ähnlich legendären Schlachtrosses, des A-10, nachdem nachgewiesen wurde, dass die Airforce Zahlen gefälscht hatte (Quelle „Early Bird“) um sich davon trennen zu können. Am künftigen Himmel werden kaum die F-22 oder F-35 oder T-50 den Standard setzen sondern andere Flugzeuge (F-16, Eurofighter, Su-27, die alte Tante Mig-29 etc.). Flugzeuge der neueren Generation haben eine viel längere Nutzungsdauer als ursprünglich vorgesehen. Auch das voreilig prognostizierte Lebensende des F/A-18 (2025) basiert nicht auf Daten, die durch

die Ermüdungsforschung an der Struktur abgesichert sind. Der F/A-18 wird noch mindestens bis 2040 im Einsatz bleiben können, sofern er nicht vorher politisch ausgemustert wird.

Giardino hat dank eines fleissigen Mitglieds eine umfangreiche Studie ausgeführt, die Erstaunliches zutage förderte. Diese Unterlagen würden Herrn Alder auch zur Verfügung stehen, aus «Bern» sind sie kaum erhältlich. Aus diesem Datenpaket zitiert die Presse in letzter Zeit gelegentlich, aber häufig unvollständig. Es gibt mindestens vier Anbieter von Tiger Upgrade-Programmen. Israel ist nur einer davon. Die Möglichkeiten, aus dem Tiger noch für mindestens 20 Jahren ein gutes Frontflugzeug zu machen sind gross. Bezüglich Avionik und Bewaffnung bleiben keine Wünsche offen. Die modernen Radarsysteme erlauben eine wesentlich grössere Einsatzdistanz als heute, wirkliche Allwettertauglichkeit ist kein Problem, es sei denn man würde die übrigen Systemelemente (siehe oben) auch weiterhin vernachlässigen.

In Kenntnis dieser Möglichkeiten hat sich die Armasuisse darauf festgelegt, die Kosten künstlich hoch zu stilisieren, damit nicht die Fallmasche Tiger-Upgrade einen ganzen Rattenschwanz zusätzlicher und mutwillig aufgerissener Löcher zutage fördert: Piloten, Flugplätze, BODLUV, Logistik, Ersatzteile etc.. An Ersatzteilen ist seinerzeit eine Übermenge beschafft worden, sodass Northrop den technischen Projektleiter Oberst i Gst Mühlheim (später Brigadier) einmal fragte „wollt ihr eigentlich Flugzeuge oder ein Ersatzteil-Warenhaus kaufen?“ Es ist allerdings zu vermuten, dass die raren und gefragten schweizerischen Ersatzteile bereits mit der ersten Tranche von 44 Flugzeugen an die USA zurückverkauft worden sind, sodass solche nun tatsächlich fehlen.

Die 2011 durchgeführten Abklärungen, deren Resultate durchgesiebert sind, zeigen, dass keine Konkurrenzofferten verarbeitet wurden. Jene Zahlen führten tatsächlich zum Schluss, dass eine Kampfwertsteigerung unsinnig wäre, wenn sie denn gestimmt hätten. Es kann ruhig vermutet werden, dass die verbleibenden Tiger für einen Betrag entscheidend unter einer halben Milliarde CHF optimal kampfwertgesteigert werden könnten. Dafür müssten aber die Fähigkeiten vorhanden sein, solche Offerten richtig einzuholen und auszuwerten, was nach den mühsamen

(Fortsetzung von Seite 9, **Gesucht: Kritische Geister**)

umgeben. Als Unternehmer verachte ich Unternehmenskulturen, in welchen kritisches Denken keinen Platz hat. Solche Unternehmen habe auch keine Perspektive. Welche Kommunikationskultur herrscht heute in unserer Armee? Wer führt eigentlich wen?

Auf dem Grabstein des Generalmajors Johann Friedrich von der Marwitz steht: «Er wählte Ungnade, wo Gehorsam nicht Ehre brachte.» Eine der vornehmsten Aufgaben der Miliz ist es, unabhängig zu denken. Querdenkenden Milizoffizieren hat die Schweiz im letzten Weltkrieg unendlich viel zu verdanken. Wo sind die kritischen Geister heute? Wo ist die junge Generation in der Armee, die Fragen stellt und Sinn in ihrer Aufgabe sucht? Schauen wir alle wie Schafe zu, wie bereits heute schlechte Rahmenbedingungen für die nächste Evaluation geschaffen werden? Mir geht es nicht darum, die Berufsoffiziere gegen die Miliz auszuspielen. Ich habe in meiner Militärdienstzeit viele tolle, hochintelligente Berufsoffiziere mit Ecken und Kanten erlebt, aber auch viele, die wegen ihrer Karriere so stromlinienförmig wie eine nasse Seife geworden sind und auch als Korpskommandanten nur noch an ihre zukünftigen Verwaltungsratsmandate gedacht haben. Es geht mir in diesem Beitrag auch nicht darum für

Gripen-Verhandlungen eher nicht der Fall sein dürfte. Die Verschrottung der M-113 lässt grüssen!

Der politische Wille, einen Ersatz für den Gripen zu evaluieren, dürfte kaum mehr vorhanden sein. Der F/A-18 wird nicht mehr produziert, Occasionen will man nicht, andere vergleichbare Typen sind nicht verfügbar (von Rafale und Typhoon einmal abgesehen) und Flugzeuge wie F-22 oder F-35 sind so exorbitant teuer, dass deren Zukunft auch innerhalb der NATO ungewiss ist. Abgesehen davon, dass ein normales Evaluationsverfahren in der Schweiz so viele Jahre dauert, die man nicht mehr hat, sofern man die Luftwaffe nicht ganz einschlafen lassen will.

Sofern man endlich wieder auf die kostengünstigere Variante Milizpiloten, die gleich kriegstauglich sind (Giardino Buch S. 144), zurückgreifen will, könnte das unterschwellig schwärende Pilotenproblem in vielleicht 10 Jahren gelöst werden, aber eben: Der Wille dazu müsste vorhanden sein. Sofern man aber mit der Fehlplanung für fliegendes Personal gleich weiter fahren will, wie bis jetzt, kommt tatsächlich nur noch die Auslagerung der Luftverteidigung an die NATO in Frage, wie es gerüchtweise in „Bern“ bereits heisst. Man notiere: Gerüchte sind meistens wahr. Zur Erinnerung: In Kriegszeiten, die uns vielleicht bevorstehen, wird der Import von schwerem Gerät nahezu unmöglich (Panzer, Flugzeuge etc.). Deshalb hat man in der Schweiz während dem Kalten Krieg eine sehr leistungsfähige Rüstungsindustrie aufgebaut und beispielsweise nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges Piloten auf Teufel komm raus ausgebildet, obwohl diesen noch lange keine kriegstauglichen Flugzeuge zur Verfügung gestellt werden konnten. Deshalb war eines der Argumente der Gripen-Befürworter auch: Kaufen was man bekommen kann!

Viele weitere technische Abklärungen bestätigen das Kampfwertsteigerungspotenzial des Tiger. Allerdings gibt es verschiedene Varianten. Vom einfachen Rückbau auf die seinerzeit vorhandene Nachtflug-Fähigkeit, über eine Verbesserung des Cockpits bis hin zum Umbau in ein Frontflugzeug mit adäquater Bewaffnung. Alle diese Möglichkeiten können nicht nur mit Behauptungen erledigt werden, sondern bedürfen intensiver technischer Abklärungen und Kostenberechnungen.

oder gegen die Weiterverwendung des F-5 Tiger zu plädieren. Jeder der nicht ganz auf den Kopf gefallen ist, weiss sowieso, was zu tun wäre.

Die Politik muss Klarheit und Transparenz ihres politischen Auftrages an die Armee schaffen, damit das breite Volk ihn verstehen kann. Und Politik und Soldaten müssen unter den neuen globalen Voraussetzungen und Kriegsszenarien enger zusammenarbeiten, um historisch bedingtes, gegenseitiges latentes Misstrauen, auch gegenüber militärischem Führungsdenken, weiter abzubauen. Wenn die Politik dies nicht kann oder will, dann ist es für einen Offizier unehrenhaft zu schweigen und weiter zuzusehen, wie sich unsere Armee von innen selbst abschafft.

**Als Unternehmer verachte ich
Unternehmenskulturen,
in welchen kritisches Denken
keinen Platz hat.**

(Dr. Roger Harr)

22. Generalversammlung des Forums Flugplatz vom 9. Mai 2014

Gemeinhin gelten Generalversammlungen von Vereinen ja eher als langweilig. Nicht so beim Forum Flugplatz Dübendorf. Naturgemäss ist es unumgänglich, oftmals weniger attraktive Themen, wie z.B. das Budget und die Finanzen zu be- und abzuhandeln, aber unser ehemaliger, langjährige Präsident, Peter Bosshard, hat es immer verstanden, mit seinen spannenden, aber auch mit Humor gespickten Präsentationen die Zuschauer wach zu halten. So sollen denn in diesem Beitrag auch nicht die Routinegeschäfte der Generalversammlung vom 9. Mai 2014 abgehandelt werden (diese können im Protokoll nachgelesen werden), sondern es ist viel mehr der Versuch einen Blick zurück auf die Highlights des Abends zu werfen.

Sicher nicht unerwähnt bleiben darf der wie üblich gute Besuch der Versammlung. Beinahe 100 Mitglieder und zugewandte Personen sind der Einladung gefolgt und haben sich beim Apéro richte in der Cafeteria des OAZ getroffen, um anschliessend im Auditorium den Worten der Versammlungsleitung und der Referenten zu lauschen.

Dr. iur. Rudolf P. Schaub, zugeteilter Staboffizier aD Infanterieregiment 24, welcher sich schon in diversen Artikeln zur Sicherheitspolitik der Schweiz geäussert hat, referierte über eben diese. Ein Höhepunkt der ganz besonderen Art war

sicher der Auftritt des bekannten Satirikers Andreas Thiel. Beide erhielten grossen Applaus für ihre Darbietungen.

Ein tränendes und ein lachendes Auge hatte wohl der scheidende Präsident, Peter Bosshard. Als Gründungsmitglied und nach rund 25 Jahren an der Spitze des Vereins, war seine letzte Amtshandlung die Inauguration des von den Anwesenden einstimmig gewählten neuen Präsidenten, Patrick Walder. Etwas mulmig dürfte es ihm wohl gewesen sein, als zu seiner grossen Überraschung der ehemalige Kommandant der Luftwaffe, KKdt aD Markus Gygax ans Rednerpult trat und in seiner flammenden Laudatio seine Verdienste und die «seines» Forums würdigte. Und als dann auch noch seine Tochter Michelle das Wort ergriff, da meine ich schon ein Glitzern in seinen Augen gesehen zu haben. Als letzter Laudator wandte sich der Chef des Flugplatzes Dübendorf, Oberst i Gst Beat Herger an den abtretenden Präsidenten, welcher im Übrigen nicht ans kürzer treten denkt, sondern weiterhin im Vorstand mitarbeiten wird und auf Vorschlag des Vorstandes von den Anwesenden zum Ehrenpräsidenten gewählt wurde. Weitere, schriftlich eingereichte Zeichen der Wertschätzung konnten leider aus Zeitgründen vom neuen Präsidenten nicht mehr vorgelesen werden. Zusammenfassend: Ein toller Abend! *Markus Gisel*

Die Resultate einer im Auftrag des Forums Flugplatz durchgeführten repräsentativen Umfrage der Firma ISOPUBLIC in den Anrainergemeinden:

Falls es zu einer Überbauung auf dem Flugplatz kommen würde, denken Sie, zusätzlicher Verkehr wäre tragbar? **64.5%** antworteten mit **Nein**.

Würden Sie einer Ausdehnung der Flugbetriebszeiten über das Wochenende zustimmen? **67.9% Nein**, und unter der Woche: **59.6% Nein**.

Wie beurteilen Sie die Flugbetriebszeiten wie sie heute sind, ohne Wochenendbetrieb? **80.6% gut bis sehr gut**.

Wie beurteilen Sie das aktuelle Fluglärmufkommen? **69.5% gut bis sehr gut**.

Wie beurteilen Sie die aktuelle Nutzung des Flugplatzes durch die Luftwaffe/Rega? **71% gut bis sehr gut**.

Fazit: **Die Bevölkerung steht einer Veränderung des aktuellen Status QUO sehr skeptisch gegenüber. Einer Mehrbelastung wird eine klare Absage erteilt.**

Zum Bundesratsentscheid:

Das Forum Flugplatz bleibt ein verlässlicher Partner der Bevölkerung. Wir sind deshalb

- für den Erhalt des Flugplatzes und seiner wertvollen aviatischen Infrastruktur.
- für einen militär-/zivilaviatischen Mischnutzungsbetrieb mit der Option Werkflug (Generierung von Wertschöpfung durch aviatische Betriebe für Unterhalt und Wartung von Flugzeugen).
- für einen geringfügigen Zuwachs von ca. 4000 Flugbewegungen ausschliesslich für den Werkflugbetrieb innerhalb den bestehenden Flugbetriebszeiten.
- gegen die Ausdehnung der bestehenden Flugbetriebszeiten unter der Woche und gegen einen Wochenendbetrieb.
- gegen die Verlagerung der Kleinaviatik von Zürich-Kloten nach Dübendorf.
- gegen den geplanten Innovationspark mit der Zubetonierung von 42% der eingezäunten Flugplatzfläche.
- für die Offenhaltung von Handlungsspielraum für künftige Generationen.



Werden Sie Mitglied vom Forum Flugplatz Dübendorf Beitrittserklärung

Anmeldung:

Hiermit beantrage ich, dem unabhängigen Verein Forum Flugplatz Dübendorf beizutreten. 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:Mailadresse:.....

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