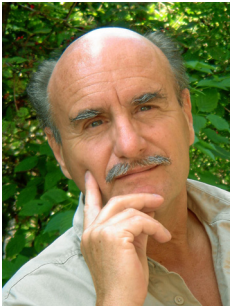


# Information

## des Forums Flugplatz Dübendorf

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

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



### Schwindendes Vertrauen in die Armeeführung

Liebe Vereinsmitglieder, sehr geehrte Interessenten

Die Kritik an unserer Armeeführung reisst nicht ab. Das Ansehen unserer Landesverteidigung ist auf einem historischen Tief angelangt, das Berufskader läuft aus Frustration davon (Heft AOG 3/05). Das Vertrauen in unsere politische und militärische Führung befindet sich im «freien Fall». Wer mit der Basis spricht, stellt nicht unerwartet fest: Resignation beherrscht in weiten Kreisen die Szene. Auch das «Frustpotential» im Lager der bisherigen Armeefreunde wächst von Tag zu Tag, und die einst gepriesene Verankerung der Armee im Volk droht zur leeren Floskel zu verkommen. Die nächste Volksabstimmung, die unsere Landesverteidigung betrifft, dürfte wohl mangels Unterstützung von Milizverbänden nicht vollumfänglich im Sinne der Armeeführung über die Bühne gehen.

Einer der Gründe mag darin liegen, dass der Chef der Armee, KKdt Christophe Keckeis «seine Armee» noch immer völlig anders wahrnimmt als zahlreiche Milizverbände, armeerfreundliche Kreise sowie Offiziere und Berufssoldaten. Das beinahe penetrante Klopfen auf die eigene Schulter und die zweckoptimistischen Schönredereien werden vom kritischen Beobachter nicht mehr ernst genommen. Die Beurteilung der eigenen Leistung sollte man doch besser anderen überlassen, denn Misstrauen hat bereits zum Scheitern der Transportflugzeuge im Parlament beigetragen, und Parallelen sind auch bei der Helikopterbeschaffung auszumachen.

Der wenig Fingerspitzengefühl beweisende, z.T. allzu selbstherrliche und arrogante Umgang mit Armeerfreunden, das Abkanzeln und Desavouieren von aktiven, anerkannten militärischen Fachleuten und pensionierten Generälen, das Kaltstellen von Armeerfreunden, nur weil sie sich aus ernster Sorge um unsere Landesverteidigung öffentliche Kritik erlauben, hinterlässt immer tiefere Spuren.

Das «Primat der Politik», das von der Armeeführung stets erwähnt, aber mit Füßen getreten wird, verkommt zur reinen Worthülse. So z.B. wenn die Umliegergemeinden trotz klarem Bekenntnis zum Militärflugplatz komplett ignoriert werden, oder wenn das VBS die Behandlung einer parlamentarischen Initiative über das Stationierungskonzept auf den St. Nimmerleinstag (Herbst 06) verschiebt, die von Nationalrat Max Binder, SVP Zürich, mit 41 Mitunterzeichnern vor der Wintersession 05 eingereicht wurde.

Wer von der Prämisse des Sparens spricht, ohne die Zahlen auf den Tisch zu legen, sät Misstrauen und muss sich über Argwohn und Kritik nicht wundern. Dass der Abbau von Dübendorf andernorts hohe Investitionskosten verursacht, wird ganz einfach verschwiegen. Hinzu kommt der stetig zunehmende Protest der Bevölkerung um die Flugplätze Sion und Meiringen.

Dieses bewusste Zurückhalten von Informationen hat System, wie das altbekannte Schaffen von vollendeten Tatsachen. Dazu gehören die personelle Aushungerung der Unterhaltsmannschaft auf dem Flugplatz sowie der vorzeitige Abzug der F5E Tiger und F/A-18 von Dübendorf, bevor der Gesamtbundesrat das Stationierungskonzept überhaupt abgesegnet hat. Hinzu kommen völlig absurde und nachweislich falsche Argumente zur Schliessung von Dübendorf - siehe Abschrift von Ton- und Bilddokumenten auf Seite 6.

### Never change a winning Team: Teilstreitkräfte Luftwaffe + Heer!

Das Vertrauen des Bürgers kann effizienter nicht missbraucht und zerstört werden. Das wohl seit Gedenken schlechteste Image unserer Armee ist hausgemacht. Die Quittung wird unweigerlich folgen, denn zu viel Geschirr wurde bereits zerschlagen.



Während früher «Macher» zu Recht für den Aufbau unserer Armee gelobt wurden, wird heute in Jahresrückblicken grosse Anerkennung für den Abbau gespendet. Selbst das ersatzlose Ausmustern von Systemen und Fähigkeiten (Hunter = Erdkampf, Mirage = Aufklärung, Bloodhound BL64 = raketengestützte Verteidigung des oberen Luftraums) wird als Erfolg gewürdigt. Der Tag liegt nicht mehr fern, dass auch noch die Schliessung der Wiege der Schweizerischen Luftfahrt als eine hervorragende Leistung gelobt wird.

Mit der Aussage «Dübendorf darf keinen negativen Aspekt um den HUB Zürich darstellen» kommt KKdt C.

Keckeis der Wahrheit über die Schliessung von Dübendorf etwas näher. Bereits ab 1993 sollen Verhandlungen betreffend die Neuordnung der europäischen Luftraumstruktur stattgefunden haben.

Während wir an vorderster Front mit grossem finanziellem und zeitlichem Aufwand für den F/A-18 kämpften, wurde offenbar im Hintergrund still und leise bereits an der Schliessung von Dübendorf gearbeitet! Liebe Vereinsmitglieder, für mich ein absolut unerträglicher Gedanke.

Ich wünsche Ihnen ein gutes 2006 und danke herzlich für Ihre Treue zu unserem Verein. Ihr Peter Bosshard

## Das VBS-Stationierungskonzept der Luftwaffe ist ein Fehlentscheid

Am 14. Juni 2005 wurde mit Unterstützung von Nationalrat Max Binder, SVP Zürich, eine Viererdelegation der Taskforce und des Forums Flugplatz Dübendorf von Bundespräsident Samuel Schmid in Bern empfangen. Thema der Zusammenkunft bildete das Alternative Stationierungskonzept, welches am 7. Januar 2005 als Antwort auf das VBS-Konzept vom 6. Dezember 2004 im Bundeshaus den Medien vorgestellt wurde. Während rund 1 ½ Stunden konnten wir in einer angenehmen Atmosphäre über die einzelnen Punkte des Stationierungskonzeptes sprechen. Leider wurde dabei recht schnell klar, dass die sog. Kriegsflugplätze als gesetzt gelten. Gemäss Bundespräsident Schmid können Einsparungen nur gemacht werden, wenn auf diesen Flugplätzen «daily-ops» durchgeführt werden. Der Betrieb der Kriegsflugplätze Meiringen und Sion nur mit minimalster Auslastung sei zu teuer. Die Zahlen dazu, wie auch die geforderte Kostentransparenz, wurden jedoch nicht offengelegt. Allerdings wurde die Möglichkeit einer LT-Basis in Dübendorf als Dauerprovisorium nicht ausgeschlossen und zur weiteren Prüfung notiert. In der Medienmitteilung des VBS vom 21. Juli 2005 wurden unsere Argumente immerhin betreffend Alpnach als unverzichtbaren Standort anerkannt. Am 20. Juli 2005 haben wir eine schriftliche Stellungnahme von Bundespräsident Schmid zum Alternativen Stationierungskonzept erhalten. Darin ist allerdings nicht mehr die Rede von einem Dauerprovisorium. Das Papier trägt die Handschrift von KKdt C. Keckeis. Dies hat zu einer Stellungnahme vom 23. August auf Seite 4/5 geführt. Darauf folgte unter merkwürdigen Bedingungen eine Einladung ins Pentagon. Die Assistenz von zwei ausgewiesenen Fachleuten der Luftwaffe und einem Nationalrat wurde trotz Insistieren ohne Grundangabe von KKdt C. Keckeis verweigert. Die Annahme des Artikelschreibers, es könnte sich um ein Gespräch unter vier Augen handeln, entpuppte sich am 3. Oktober 05 als grosser Irrtum. Die Sitzung fand im unerwarteten Verhältnis 1:3, in Anwesenheit des Kdt Luftwaffe und eines zugeteilten Stabs-offiziers (ZSO), statt. Die an mich adressierte «Standpauke»

schoss allerdings am Ziel vorbei, und über gewisse Bemerkungen schweigt der Schreiber. An eine Korrektur des VBS-Stationierungskonzeptes war leider nicht zu denken.

Wir haben versucht, mit einem besseren Stationierungskonzept zu überzeugen. Die Aufgabe des Flugplatzes Dübendorf erachten wir nach wie vor als einen beachtlichen Fehler. Der bekannte Militärjournalist Heinrich Wirz, Oberst aD, hält in der ASMZ 12/2005 fest, «das Stationierungskonzept der Luftwaffe basiere unglaublicherweise auf Flugplätzen, die kürzlich überflutet wurden» (Sion, Alpnach, Emmen, Bern). Oder zu erinnern wäre an das WEF 2005, bei welchem auf Einsätze ab Meiringen aus Meteogründen kurzfristig verzichtet werden musste. Während diesen Zeiten stand Dübendorf sowohl für den Jet- als auch Helibetrieb uneingeschränkt zur Verfügung. Doch werden diese Tatsachen vom VBS selbstverständlich als grosse Ausnahmen hingestellt! Wen wundert's?

---

**Jeder vierte Franken, den der Bund ausgibt, wird direkt oder indirekt im Kanton Zürich erwirtschaftet! Das wären gewichtige Argumente bei Verhandlungen!**

---

Vermutlich wird der zunehmende Widerstand in Sion und Meiringen die Luftwaffe zu schmerzhaften Einschränkungen zwingen. Die Volksinitiative von Franz Weber ist eine direkte Folge des unsäglichen Stationierungskonzeptes! Die Armeeführung hat die selbst zubereitete Suppe nun allein auszulöffeln. Keine souveräne Tat wäre, den Initiator mit taktischen Winkelzügen über den Tisch ziehen zu wollen, um den Rückzug der Initiative zu bewirken. Unter diesen und anderen Vorzeichen sind bis in die Jahre 2010 bzw. 2014 noch grössere Anpassungen wahrscheinlich und die Gemeinden um den Flugplatz Dübendorf sind gut beraten, keine voreiligen politischen Entscheide zu fällen. Es ist mit Bedacht zu planen, Unwägbarkeiten sind einzubeziehen und Optionen unbedingt offen zu halten. Es besteht kein Grund zur Eile! PB

### Worthülsen

Wer sich die Mühe nimmt, in den umfangreichen Unterlagen über die Initiative «für eine Schweiz ohne neue Kampfflugzeuge» nachzublättern, stellt fest, dass sich zahlreiche Argumente trotz unwesentlich anderer geopolitischer Lage in Europa buchstäblich in Luft aufgelöst haben. Aussagen, die von höchsten Stellen der Luftwaffe als wichtige Argumente im Abstimmungskampf damals Verwendung fanden, sind heute teure Makulatur. Andere haben weiterhin Gültigkeit, werden aber komplett negiert oder verdrängt.

Damals wurde landauf, landab in zahlreichen Vorträgen den Leuten gepredigt, dass der Mirage IIIRS (Aufklärer) bis im Jahr 2015 in Betrieb bleiben wird, weil er seine Aufgabe immer noch hervorragend lösen kann.

Wenig später war dann zu vernehmen, dass aus Spargründen die Mirage IIIRS unter der Voraussetzung eingemottet werden, dass gleichzeitig ein neues Kampfflugzeug beschafft wird.

Als die Mirage IIIRS trotzdem, ohne Aussicht auf ein neues Kampfflugzeug, ausgemustert wurde, erklärte der damalige Kommandant der Luftwaffe, KKdt H.R. Fehrlin, vor dem Fliegermuseum, «er müsse nun leider die Mirage ausser Betrieb nehmen, weil er es nicht mehr verantworten könne, die Piloten mit einer so alten Kiste und so schlechter Bewaffnung in eine Krise zu schicken». Dass unsere Tiger F5E heute noch mit der gleichen Bewaffnung wie die IIIRS herumfliegen – zugegebenermassen mit einem Radar – wird geflissentlich übergangen. Die bisherige Aufklärungskompetenz wurde ohne den versprochenen Ersatz aufgegeben.

PS: Im Abschaffungsjahr 2003 hat eine Schweizer Mirage IIIRS Patrouille noch den jährlichen NATO-Aufklärungswettkampf gewonnen.

Noch vor wenigen Jahren wurde an Informationstagungen immer wieder verkündet, dass die Schweiz ein neues Kampfflugzeug braucht, ca. 30 Stk., um wieder Aufklärung mit einer Staffel zu betreiben sowie die Kernkompetenz im Erdkampf (operatives Feuer) zurückzuerlangen zu können (2 Staffeln), in Kombination mit Luftverteidigungsaufgaben und als Ergänzung zur F/A-18 Hornet. Jetzt wird sehr vorsichtig in Interviews gesagt, dass der Tiger F5E dringend ersetzt werden müsse als Ergänzung zum Hornet für luftpolizeiliche Aufgaben (Durchhaltefähigkeit). Weder ist heute von Aufklärung noch von Erdkampf die Rede, alles wird dem «Aufwuchs» zugeordnet.

---

**Unsere Armeeführung fährt die Landesverteidigung heute teuer in den Boden im Wissen, dass bei Bedarf das Geld für den Wiederaufbau fehlen wird!**

---

Und wieder wird von höchster Stelle verkündet, dass die Tiger F5E nur gegen ein neues Flugzeug ausgemustert werden. Wenn man die provisorischen Rüstungsprogramme bis 2013 ansieht, stellt man aber fest, dass sich kein neues Kampfflugzeug darin vorfindet. Gleiches gilt für die Flab. Immer sprach man über einen BL64-Ersatz (Bloodhound), doch effektiv werden die Flabmittel immer mehr reduziert. Tiger F5E Bestand: offiziell 54, darin enthalten sind die an Österreich vermieteten 12 Flugzeuge.

Vom Chef der Armee wird erwartet, dass er zur Erfüllung seines verfassungsmässigen Auftrages die dazu notwendigen Mittel einfordert. Aussagen wie «ein neues Kampfflugzeug ist bis ins Jahr 2011 politisch nicht durchsetzbar», (Generalversammlung des Vereins Freunde der Luftwaffe in Dübendorf), gehören bestenfalls ins Vokabular eines Politikers, aber sicher nicht in jenes eines Armeeführers.

## Parlamentarische Initiative von Nationalrat Max Binder (SVP Zürich) Optimierung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe

Das Parlament wird beauftragt, Optimierungsvorschläge für das neue Stationierungskonzept der Luftwaffe zu erarbeiten und darin insbesondere unter Berücksichtigung des Standortes Dübendorf die strategische Einsatzbereitschaft sicherzustellen sowie das Sparpotential zu beziffern. Dabei sollen unter den Aspekten Einsatzbereitschaft und Betriebswirtschaftlichkeit die heute betriebenen Flugplätze analysiert und die Ergebnisse transparent dargestellt werden.

### Begründung

Das neue Stationierungskonzept der Luftwaffe will mit der Konzentration auf ein Minimum an Standorten die Sparvorgaben des EP 03 erfüllen und gleichzeitig die operationelle Leistungsfähigkeit der Luftwaffe gleichwertig aufrechterhalten. Das Konzept weist aber schwerwiegende Mängel auf, welche die Einsatzfähigkeit der Schweizer Luftwaffe grundsätzlich in Frage stellen. Abgesehen von Payerne konzentrieren sich alle übrigen Standorte auf lärmsensitive, touristisch erschlossene Alpenregionen, die die Luftwaffe – auch im Hinblick auf die Änderungen im Lärmkataster – zu operationellen Einschränkungen zwingen werden. Durch die einseitige regionale Verteilung bleibt der Raum Ostschweiz ohne Abdeckung. Je nach Witterung werden Luftraumsicherung, Lufttransporte und subsidiäre Einsätze in der Ostschweiz nicht mehr möglich sein. Das Konzept ist denn



auch bereits durch die schweren Unwetter im August dieses Jahres exemplarisch in Frage gestellt worden. Die Flugplätze Emmen, Meiringen, Alpnach und Bern-Belp waren wegen den Folgen der extremen Wetterlage nicht betriebsbereit und die stationierten Maschinen mussten unter Schwierigkeiten verlegt werden. Dasselbe geschah auch während des diesjährigen WEF-Einsatzes. Die Flugplätze im Alpenraum sind aufgrund ihrer geografischen Lage besonders exponiert und werden wohl auch künftig mit den Folgen extremer Witterungsbedingungen zu kämpfen haben. Diese Situation ist unhaltbar, nicht zuletzt weil die von Unwetterschäden betroffene Bevölkerung auf subsidiäre Einsätze der Luftwaffe angewiesen ist. Diese Nachteile bestehen bei einem vollumfänglichen Weiterbetrieb des Militärflugplatzes Dübendorf nicht.

Die Fixierung auf drei «Kriegsflugplätze» verhinderte aber eine umfassende Beurteilung bereits im Ansatz. Dennoch resultieren aus dem neuen Stationierungskonzept offenbar keine bezifferbaren Einsparungen, wie aus der Antwort des Bundesrates auf Fra. 05.5067 geschlossen werden muss. Angesichts der sinkenden Akzeptanz der Flugplätze in der Bevölkerung, nimmt der Bundesrat also in Kauf, dass die operationelle Leistungsfähigkeit und strategische Einsatzbereitschaft der Luftwaffe aufs Spiel gesetzt wird, ohne dass die Sparvorgaben allenfalls erreicht werden.

### Mitunterzeichnende Nationalräte von SVP, FDP und CVP:

Amstutz Adrian, Baumann J. Alexander, Bigger Elmar, Borer Roland F., Bortoluzzi Toni, Brunner Toni, Büchler Jakob, Cathomas Sep, Dunant Jean Henri, Fehr Hans, Föhn Peter, Gadiant Brigitta M., Giezendanner Ulrich, Glur Walter, Hassler Hansjörg, Hochreutener Norbert, Hutter Jasmin, Hutter Markus, Joder Rudolf, Kaufmann Hans, Keller Robert, Kleiner Marianne, Kunz Josef, Loepfe Arthur, Mathys Hans Ulrich, Maurer Ueli, Müller Walter, Pfister Theophil, Rime Jean-François, Rutschmann Hans, Schenk Simon, Schibli Ernst, Schläuer Ulrich, Schwander Pirmin, Spuhler Peter, Stahl Jürg, Wäfler Markus, Walter Hansjörg, Weigelt Peter, Wobmann Walter, Zuppiger Bruno.

### «No News»

«Die Lage ist ernst! Der Militärflugplatz mit seiner vernetzten und gut ausgebauten Infrastruktur ist in akuter Gefahr, zum unbedeutenden militärischen Heli- und Leichtflugzeug-Flugplatz degradiert zu werden. Der programmierte Anfang vom Ende!»

Liebe Vereinsmitglieder, das wurde nicht im vergangenen Jahr geschrieben, sondern in unserem Info Nr. 25 vom Dezember 2001. Der Abzug der Kampfflugzeuge hat in der Tat eine längere Geschichte, und die vordergründigen Argumente betreffend Betriebskosteneinsparungen waren von untergeordneter Bedeutung. Die tatsächlichen Gründe werden bis heute hartnäckig verschwiegen, obwohl es die Spatzen schon damals von den Dächern piffen, dass unser Armeechef nie ein Freund Dübendorfs war. Das ist auch aus einigen Aussagen vom 6. Dezember 2004 herauszulesen. Als die Piste 28 in Zürich Kloten ab 1. Juni 2000 für drei Monate geschlossen wurde (Ausbau Midfield), und die Flugzeuge nach Süden, weit in die Kontrollzone von Dübendorf, starten mussten, machte die umgehende Stilllegung von Dübendorf die Runde.

Noch heute wird von der Armeeführung von einem Konflikt zwischen zivilem und militärischem Flugverkehr im Raum Dübendorf das Wort geredet, obwohl Fachleute von der Praxis das ganz anders beurteilen.

**Die Pisten sind mit Schnee bedeckt,  
noch aber nicht mit Gras überwachsen.**

Nationalrat Max Binder

Gespräche über die Neuordnung der europ. Luftraumstruktur (Single European Sky SES) haben vor Jahren begonnen. \*Im Verwaltungsrat der Skyguide (vormals Swisscontrol) sass damals der heutige Chef der Armee. VR-Präs. bis 2004 war Prof. Dr. Franz Kellerhals vom Anwaltsbüro Kellerhals und Partner in Bern. \*Bundesrat Samuel Schmid war vor der Wahl in den Bundesrat Rechtskonsulent dieses Advokaturbüros. (\* Internet)

### «Reaktionen»

Die bisher erfolgten und weiter vorgesehenen Armeereformen sind schlicht eine Katastrophe. Das unfähige Duo Schmid/Keckeis ist möglichst rasch durch Leute zu ersetzen, die begreifen, um was es geht. Die Schweiz muss, ungeachtet der Entwicklung in anderen Ländern, ein Sonderfall bleiben: grosse, in der Bevölkerung breit abgestützte Armee mit voller Kriegstauglichkeit unter Verzicht auf jegliche Auslandseinsätze. Hans Egger, Worb (BE)

**Die Walliser Regierung hat wie weite  
Teile der Bevölkerung genug vom Lärm  
der Luftwaffe. (AZ 31.01.06)**

**Während des WEF's haben 300 Personen  
gegen F/A-18 Fluglärm demonstriert!**

Eine Aufwuchсарmee ist pure Illusion: Heute verändern sich die Bedrohungsfaktoren innert kürzester Zeit. Wie sollen dann acht Jahre Zeit bleiben, die Armee aufwachsen zu lassen? Und glaubt im Ernst jemand daran, dass innert nützlicher Frist die Linke, die die Armee abschaffen will, plötzlich einem Aufwuchs zustimmt? Zudem müssten die Kosten von 40 Milliarden ja zulasten der Sozialwerke gehen. Arthur Vetterli, Cortaillod (NE)

### Flugplatz Dübendorf:

- Keine übereilten Schlüsse ziehen
- Situation auf Veränderungen abwarten
- Optionen offen halten
- Keine politischen Entscheide präjudizieren

# Brief an den Chef der Armee, KKdt Christophe Keckeis

Dübendorf, 23. August 2005

Sehr geehrter Herr Korpskommandant

Anlässlich der Generalversammlung der Zentralavia am 11. Juni 05 machten Sie mir gegenüber einige vehemente Äusserungen, über die ich eingehend nachgedacht habe. Es liegt mir daran, mit klaren Worten nochmals darauf einzugehen, ebenso auf die Antwort von Herrn Bundespräsident Samuel Schmid an Herrn Nationalrat Max Binder, die weder ein Datum noch eine Unterschrift trägt.

1. Es trifft nicht zu, dass wir den Kontakt zu Ihnen nicht gesucht haben. In zahlreichen elektronischen Anfragen als auch telefonischen Äusserungen aus Ihrem Kreis wurde uns unmissverständlich folgendes wörtlich mitgeteilt: «Im übrigen diskutiert der CdA Fragen des Stationierungskonzepts ausschliesslich mit den Kantonen. Ich bitte Sie deshalb, sich in Zukunft an den Kanton Zürich zu wenden». Ein «Insistieren», wie Sie mir gegenüber erwähnten, wäre in Anbetracht dieses Statements absolut hoffnungslos gewesen.
2. Das Alternative Stationierungskonzept AK wurde von namhaften Kennern der Materie als seriöse Grundlage für eine vertiefte Diskussion entwickelt. Dieses wurde von der Taskforce am 7. Januar 2005 in Bern vorgestellt und Ihnen persönlich, anlässlich der parallelen Medienkonferenz übergeben. Leider befanden weder die Luftwaffe noch die Geschäftsleitung VBS es für nötig, darauf einzutreten, eine Antwort erfolgte erst kurz vor den Sommerferien im erwähnten Schreiben des Bundespräsidenten.

Was diese Stellungnahme betrifft, erlaube ich mir nachfolgende Bemerkungen:

## Grundsätzliches

Mit der Genehmigung der aktuellen Version des VBS-Konzeptes wird die vom Steuerzahler erwartete Kostentransparenz wiederum nicht offen gelegt und auch dem Parlament verschwiegen. Die unter der Prämisse «Sparen» initialisierte Konzentration der Luftwaffe auf drei Kriegsflugplätze plus einen Ausweichflugplatz für Kampfflugzeuge würde Transparenz voraussetzen, wie viel wo wirklich eingespart wird und was Neuinvestitionen und Quersubventionen kosten.

Der Vorwurf gegenüber der Taskforce, keine Angaben über die Kosten gemacht zu haben, kann in Anbetracht, der vom VBS unter Verschluss gehaltenen Vergleichszahlen, wohl nicht ernst gemeint sein.

Nur für Dübendorf wurden erstmals Zahlen genannt, wobei an diesem Beispiel deutlich wird, wie für einen sehr geringen Aufwand (rund 16 Mio jährliche Kosten!) der bisher wichtigste Standort mit den meisten Flugbewegungen **ohne Not geopfert** wird! Lärmsanierungsausgaben wie sie in Sion - laut Ihren Angaben 12 Millionen - anfallen, wurden in Dübendorf vor Jahren getätigt. Weshalb diese Zahlen in der Vernehmlassung verschwiegen wurden, ist unerklärlich.

Wie hoch sich die Subventionen der Luftwaffe – ebenfalls in Sion – beziffern, damit ein zivilaviatischer Betrieb (mit ILS) überhaupt aufrecht erhalten werden kann, bleibt ebenfalls im Dunkeln!

## Kriegsflugplätze

Die vorzeitige Fixierung auf die Kriegsflugplätze verhinderte eine Analyse bereits im Ansatz. Erst eine umfassende Auslegeordnung, **basierend auf der Prämisse des Einsatzes** hätte zu einer sachlich fundierten Selektion geführt. Die Übersicht der Analyse der bisherigen Standorte der Luftwaffe (Alternatives Stationierungskonzept AK Seite 16) verdeutlicht diesen Aspekt.

Es trifft nicht zu, dass das AK nur auf Mollis verzichtet. Emmen liesse sich aufgrund der Bedürfnisse der Rüstungsindustrie für

zivile Aufträge sehr wohl weiter betreiben ohne, dass dieser Flugplatz von der Luftwaffe quersubventioniert wird. Mit der Offenhaltung von Alpnach wird unserem AK Rechnung getragen, wobei Kosteneinsparungen durch den Weiterbetrieb von Emmen wieder zunichte gemacht werden.

Der Verdacht, Alpnach bleibe offen, weil der Bevölkerung von Emmen die Übernahme von Helikopter-Fluglärm erspart werden soll, bleibt bestehen. Sicher ist Ihnen der Vorfall noch in Erinnerung, wonach in Emmen eine PC-7 mit Gewehrkegeln getroffen wurde. Ein in der Geschichte der Luftwaffe einzigartiger Vorfall, der Rückschlüsse auf das Verhältnis der umliegenden Bevölkerung zu ihrem Flugplatz zulässt.

## Dübendorf

Die von Ihnen erwähnten Einschränkungen des Luftraumes von Klotten ausgehend, haben nach unseren Recherchen noch nie zu Koordinationsproblemen geführt, auch zu Zeiten nicht, als die zivile und militärische Flugsicherung noch getrennt betrieben wurde. Die von Ihnen erwähnte operationelle Flexibilität ist laut Fachleuten in der Praxis kein Thema und absolut gewährleistet. Der Verzicht der Armee auf Dübendorf gründet in Ihrer Zusammenfassung auf dem **«Beitrag zur Verbesserung der Luftraumstruktur im Nahbereich des Flughafens Zürich-Kloten»**.

Sehr geehrter Herr Korpskommandant, treffender kann man die Konzession der Luftwaffe an die Zivilaviatik nicht beschreiben. Von der Bevölkerung in der Region um Dübendorf wird das als «Undank oder Verrat» für die jahrzehntelange Loyalität gegenüber dem Flugplatz, der Luftwaffe und der Armee gedeutet. Damit erhält der vermutete «Deal mit Klotten» neue Nahrung, der offensichtlich bereits vor Jahren eingeleitet wurde. Die Wahrheit darüber zu erfahren, ist ein besonderes Anliegen des Forums.

Es trifft auch nicht zu, dass im Winterhalbjahr Nacht- oder Dämmerungsflüge nur bis 20:00 Uhr statt bis 22:00 Uhr stattfinden konnten. Helikopterbetrieb findet nach wie vor bis 22:00 Uhr statt und die Beschränkung des Jetflugbetriebes auf 20:00 Uhr hat meines Wissens nicht die Politik aufgezwungen, sondern entsprach einer internen Weisung der Luftwaffe selbst!

In die strategische Planung gehört ohne Zweifel die Einbeziehung der Bevölkerung. Ohne diese ist ein lärmintensiver Flugverkehr im Nahbereich nicht mehr möglich. Die Bevölkerung um den Flugplatz Dübendorf hat sich mit dem Jetflugbetrieb arrangiert. In Meiringen und Sion steht dieser Prozess noch aus und zahlreiche Indizien weisen darauf hin, dass der Luftwaffe dereinst eisiger Widerstand entgegenblasen wird. Sollte der Franz-Weber-Initiative Erfolg beschieden sein, könnte die Luftwaffe in ernste Schwierigkeiten geraten. **Die bisherigen und drohenden neuen Konzessionen dürften die Einsatzfähigkeit der LW auf eine harte Probe stellen, die Ihre Argumente betreffend Einschränkungen der Luftraumstruktur in der Region Dübendorf bei weitem übertreffen werden.**

Die WEF-Einsätze mit F/A-18 Kampfflugzeugen konnten aus meteorologischen Gründen nicht wie geplant von Meiringen aus erfolgen. Flugzeuge und Truppen mussten in einer aufwändigen Aktion nach Payerne verlegt werden. Im Herbst sind es häufige Föhnlagen, die den Flugbetrieb zum Erliegen bringen und im Sommer fordert der Tourismus seinen Tribut. Wie verhält es sich hier mit der operationellen Flexibilität, die Sie bei Dübendorf als Einschränkung erwähnen?

Es sind meteorologische Ereignisse, die auch am 22. August 05 die Pistensysteme von Meiringen und Emmen überfluteten. Ebenso mussten LT-Einheiten von Alpnach (Superpuma und Alouette III) nach Dübendorf disloziert werden. Mit grösseren Schäden, aufwändigen Reparaturen und längeren Flugpausen ist zu rechnen.

Dübendorf musste aus Personalmangel für F/A-18 bis zur Woche 40+ stillgelegt werden und Payerne ist aus anderen Gründen diese Woche (W34) geschlossen. Dübendorf stand somit noch als **einzigster Ausweichflugplatz** zur Verfügung, damit noch Einsätze ab Sion geflogen werden konnten. Zu Wochenbeginn (W34) blieb die Hornet-Flotte während 1 ½ Tagen am Boden, bis die Lösung mit DUB initiiert wurde.

Der Standort Dübendorf war massgebend für die MiG-29 Kampagne «Fulcrum» und die «ELITE»-Übung in die süddeutschen Einsatzgebiete, ebenso die Nähe zu Österreich hinsichtlich der Vereinbarung über die Ausmietung der F-5 Tiger und Schulung der Besatzungen. Dübendorf ist auch für künftige gemeinsame Einsätze mit unserem östlichen Nachbarn nach dessen Aufrüstung mit dem Eurofighter hervorragend geeignet.

Sehr geehrter Herr Korpskommandant, der Abzug der Kampfflugzeuge von Dübendorf ist ein Fehler. Die meisten Gründe hat die *Taskforce* im Alternativen Konzept aufgeführt. Allein die wetterbedingten Vorkommnisse in diesem Jahr verstärken auf anschauliche Weise die eingeschränkte Verfügbarkeit eines Gebirgsflugplatzes. Die Konzentration von zwei Flugplätzen in einer Region, die in Abstimmungen zu Gunsten unserer Armee (1987/89/93) weit weniger beigetragen hat als die Deutschschweiz (Jura und Genf haben teilweise der GSoA in die Hand gespielt), ist auch politisch zu hinterfragen.

Das derzeit auf dem Tiefpunkt angelangte Image der Armee wird mit der Aufgabe eines wichtigen Stützpunktes in der Ostschweiz von nachhaltiger Wirkung sein. Die Bevölkerung nimmt den rasanten Abbau unserer Landesverteidigung mit grosser Besorgnis wahr und dürfte die Quittung bei nächsten Abstimmungen über unsere Armee präsentieren. Der Widerstand gegen Beschaffungsvorhaben (Eurocopter, Transportflugzeuge) und das Verschwebeln von Kriegsmaterial zu «Discountpreisen» an umstrittene Länder sind beachtenswerte Vorboten dazu. Ich bitte Sie, den Entscheid nochmals zu überdenken und danke für Ihre Stellungnahme. MfG Peter Bosshard

## Die Kleinkarierten

Im Artikel «Abschied von Dübendorf» (Skynews) vom Februar 06 ist als letzten Satz nachzulesen: Zum Schluss rief KKdt C. Keckeis den Piloten in Erinnerung, dass sie auf «Stufe Nation» denken müssten und sich nicht in «kleinkarierten lokalen Problemen» verlieren sollten.

Diese Worte sprechen vieldeutig für sich. Man kann sie leicht auch so interpretieren: «Recht hat nur einer und der Rest setzt sich zusammen aus Kleinkarierten und Banausen»!

Dem Redaktor sei zu empfehlen, der Basis einmal den Puls zu fühlen, die nicht in der Lage sein soll, die kleinkarierten Puzzles zu einem Ganzen zusammenzufügen. Vielleicht sind halt doch Dinge zu erfahren, die nicht in das offiziell verkündete Bild eines Armeechefs passen wollen. Aber das Handicap des Redaktors wird sein, trotzdem nicht die Wahrheit zu erfahren, weil allenfalls ein Job-Verlust oder das Ende einer militärischen Karriere damit verbunden wäre. Somit droht die Wahrheit weiterhin dort zu verbleiben, wo sie ist, nämlich weitgehend im Dunkeln. Dabei wären mutige «Winkelriede» mehr denn je gefragt und sei es, um einen Marschhalt für die AXXI / Weiterentwicklung 08/11 zu erzwingen um weiteren Schaden zu verhindern.

## Führungsrichtlinien

Die Worte in «Skynews» haben Parallelen mit einigen Punkten der Führungsrichtlinien des Chefs der Armee, die im Internet einsehbar sind. Die kritischen Anmerkungen dazu sind *kursiv* gesetzt.

Die Vision der Schweizer Armee kennen und sich mit ihr identifizieren.

*Gibt es tatsächlich nur eine einzig richtige Vision, nämlich jene, die von Bern verordnet wird?*

## Ergänzungen:

Aus den Bild- und Tonaufzeichnungen vom 6. Dezember 04 möchte ich nachfolgende Aussagen in Frage stellen:

*Der Betrieb eines Militärflugplatzes (Dübendorf) mitten in bewohntem Gebiet sei weltweit ein Unikum und aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten:*

Gilt das gleiche Argument nicht auch für Sion, wo zudem ein Spital direkt in der Anflugschneise steht?

*Die erste Bombe werde bei einem Konflikt Dübendorf treffen: Wie jüngste Konflikte zeigen, gehören Präzisionswaffen zum Arsenal eines pot. Gegners. Kollateralschäden sind nicht zu vermeiden, aber werden sich in Grenzen halten. DUB war nie ein Kriegsflugplatz, aber so lange die Einrichtungen eines AOC – auch bei einer Dislokation im Ernstfall – bestehen bleiben, stellt dieses ein Ziel dar.*

Zuletzt gilt diese Frage wohl auch für Sion und Emmen, wobei für Emmen noch ein Klumpenrisiko (Rüstungsindustrie) hinzukommt.

*Seit Jahren sei die Luftwaffe Prügelknabe hinsichtlich des Lärms in Dübendorf gewesen:*

Opposition einer Minderheit gibt es grundsätzlich überall. Die 15'000 Jetstarts im Jahr 1985 halfen damals mit, eine linke Bewegung gegen die Luftwaffe auf die Beine zu stellen.

Das Forum Flugplatz Dübendorf wurde 1990 gegründet, um politisch entgegenzuwirken. Der Erfolg blieb nicht aus, und die damalige links-grüne Bürgerbewegung verschwand bereits vor Jahren von der politischen Bühne. Unserem Verein gehören zahlreiche Stadt-, Gemeinde- und Kantonsräte an, ebenso einige Parlamentarier auf nationaler Ebene.

Heute von «Prügeln» zu sprechen um den Abzug der Kampfflugzeuge zu begründen, ist absurd!

Sich Gewissheit verschaffen, dass jegliches Handeln richtig priorisiert und koordiniert ist und die eigenen Ziele mit jenen des Chefs der Armee in Einklang stehen.

*Bedingungslose Gefolgschaft hat schon manches Leid in der Welt geschaffen. Ist Verstand wirklich nur ganz wenigen gegeben? Die Swissair-Manager handelten vor dem Untergang auch im verordneten Einklang. Lautstarker «Zweiklang» im Vorfeld des Supergaus hätte den traurigen Abgang verhindert.*

Die negativen Wirkungen interner Barrieren bekämpfen und die Kommunikation im Vorfeld von Entscheidungen fördern.

*War es am Beispiel des Stationierungskonzeptes nicht so, dass am 6. Dezember 2004 ein Konzept mit dem Vermerk vorgestellt wurde, viel Spielraum für Änderungen gäbe es nicht? Wird das Volk nicht sehr oft vor vollendete Tatsachen gestellt?*

Unsachgemässen Lokalpatriotismus und Abwehrhaltungen bekämpfen.

*Befindet sich die Beurteilung, was sach- und unsachgemäss ist, allein in den Händen unseres Chefs der Armee oder ist das der Beginn einer neuen Demokratie?*

Sorgfalt bei der Aufstellung der Budgets anwenden und den Einsatz der Mittel umsichtig steuern. Betriebswirtschaftliches Denken und Handeln auf allen Stufen fördern. Budgetüberschreitungen, «Kunstgriffe» und Missbrauch bekämpfen.

*Die Subkommission (Helikopterbeschaffung) gelangte zur Überzeugung, dass mit dem Evaluationsverfahren nicht der bestmögliche Preis erzielt werden konnte und zu hohe Reserven einberechnet wurden! Oder weshalb fürchtet sich das VBS vor der Offenlegung der geforderten Kostentransparenz betreffend Stationierungskonzept der Luftwaffe?*

Die festgelegten Zielvorgaben unbeirrt anstreben.

*Irren ist menschlich. Die einen können es zugeben, andere nicht.*

## Abschriften aus Radio- und Fernsehinterviews vom 6. Dezember 2004

### Chef der Armee, KKdt Christophe Keckeis:

Bei Emmen haben wir strategisch ein Bedürfnis, weil die RUAG dort ist und die RUAG unsere Kampfflugzeuge immer wieder instand stellt. Der Flugplatz muss so oder so betrieben werden. Das Erste in einer Krise wäre die Bombardierung unserer Hauptstützpunkte. Wir sind dort Prügelknaben gewesen, jahrelang, und es erstaunt mich schon, dass man Dübendorf so positioniert, und die ganze Problematik der Umweltbelastung nicht mehr fair in die Diskussion einbringt.



Wir sind der einzige Ort auf der ganzen Welt, wo Kampfflugzeuge mitten in der Stadt operiert werden, das ist ein Unikum. Wir haben dort eine Ausnahmesituation. Das Erste was passieren würde in einer Krise oder im Kriegsfall wäre eine Bombardierung unserer Hauptstützpunkte. Und wenn wir dort F/A-18 haben, wäre das der erste Ort, der verletzt würde, und das kann man nicht verantworten.

Also die Armee braucht die Logistik, die wir heute präsentiert haben, das ist die beste Lösung, die Lösung die uns gewährleistet, dass die Aufträge in allen Lagen sichergestellt werden können. Aber dass wir das Ganze zusammen mit der Leistung der Luftwaffe billiger produzieren müssen, ist auch eine wesentliche Aussage. Wir verlieren keine Leistungen, aber liefern mehr mit der Luftwaffe als früher aber mit weniger Flugplätzen.

Betr. Kritik aus den eigenen Reihen: CdA: Ich kenne meine Kameraden bestens und das ist schon immer so gewesen, jeder hat eine Meinung. Wenn man drei Piloten fragt, bekommt man auch drei Meinungen. Das sind Leute, die sehr, sehr selbstkritisch sind, die aber auch mit Kritik umgehen können. Ich bin bestens überzeugt, dass wir eine absolute safety, vorsichtige Lösung haben und das Argument, das sie (Interviewer) gerade bringen, ist nicht ernst gemeint.

Wenn man nach Entscheiden etwas weniger diskutieren würde. Es ist eine Fehlkultur, dass jeder Entscheid eine fantastische Diskussion auslöst. Eigentlich sollte man diese vorher haben und nach dem Entscheid mehr Disziplin in den Militärköpfen.

Interviewer: Für Armeechef Keckeis ist schon lange klar, dass sich Dübi als Standort eigentlich nicht eignet. Der CdA: Dübendorf ist mitten in der Stadt, es macht keinen Sinn, mitten in der Stadt eine Luftwaffe zu operieren, und es gibt sehr viele Argumente, die schon lange, vor allem den Fluglärm betreffen. Wir waren ja schon jahrelang unter enormen Druck dort wegen dem Fluglärm, und ich verstehe nicht, warum man das heute vergessen will.

Aus meiner Sicht haben wir bis jetzt beispielhaft, modellorientiert, absolut objektiv, 100% rational, strategisch, militärisch, betriebswirtschaftlich richtig gearbeitet. Und solange die Empfehlungen oder die Optimierungen sich auf dieser Achse entwickeln, kann man mit mir noch reden. Für Änderungen bleibt aber aus finanziellen Gründen nur wenig Spielraum.

Ein grosse Stück Fliegergeschichte geht für alle zu Ende, das ist

natürlich dramatisch, so gesehen. Das Herz ist ganz enorm getroffen, der Bauch auch, aber der Kopf sagt mir ganz klar, wo die beste Lösung ist. Und mir ist es wichtig, dass man jedem Schweizer Bürger in die Augen schauen und garantieren kann, dass die Leistungen der Luftwaffe nicht geschwächt werden. Die Wahrung der Lufthoheit wird dadurch nicht geschwächt, aber das können wir mit weniger Standorten garantieren.

Ja, der Chef der Armee hat ein Herz und einen Bauch und beides tut mir heute sehr weh, aber der Kopf sagt mir, dass wir heute richtig publiziert haben.

### Chef VBS, Bundesrat Samuel Schmid:

Dübendorf wird meines Wissen mehrere Hundert Arbeitsplätze über Skyguide bekommen, das ist auch eine Armeebeteiligung. Dübendorf wird als Standort für gewisse Teile nach wie vor eine Bedeutung erhalten. Also wenn wir den Saldo ziehen, dann gibt es Veränderung, das ist schmerzhaft, das tut mir Leid, dass wir das machen müssen.

Ich begreife das und ich will zusammen mit den Kantonen das in vernünftigen Schritten realisieren, aber an der Wahrheit führt nichts vorbei.

Habe allen Kantonen versprochen, dass wir mit ihnen noch reden, aber ihr wisst, gerade im Bereich der Flugplätze, dass wir nicht mehrere offen behalten können, wenn wir nur noch einen brauchen. In dieser Frage ist sicher ein enger Verhandlungsspielraum.

### Bemerkungen:

- *Dübendorf war nie ein Kriegsflugplatz. In der ausserordentlichen Lage sind keine F/A-18 in Dübendorf stationiert, demnach wären sie auch kein Ziel.*
- *Das Ausschalten von Kommunikationsknotenpunkten durch einen Gegner hat bereits zu Beginn eines Konfliktes Priorität. Insofern stellt die zivil-/militärische Flugsicherung (Skyguide) in Dübendorf immer ein potentielles Ziel dar, auch nach Abzug der Kampfflugzeuge und Schliessung des Flugplatzes.*
- *Für Sion als Kantonshauptstadt gilt merkwürdigerweise das Argument der Flugplatznähe nicht. Zudem liegt ein grosses Spital quasi in der Anflugschneise. Hinzu kommt, dass der Flugplatz Sion ein Kriegsflugplatz ist.*
- *Der Anflugkorridor vom Flugplatz Emmen liegt von Westen her prakt. über der Stadt. Auch hier soll das erwähnte «Unikum Dübendorf» nicht gelten. Zudem besteht mit der ansässigen RUAG im Krisenfall ein gefährliches Klumpenrisiko.*
- *Wie viel billiger mit dem VBS-Stationierungskonzept produziert werden soll, wird selbst auf mehrfaches Nachfragen verschwiegen.*
- *Die Diskussion wird vor Entscheiden nicht gesucht. Wichtige Informationen dazu werden schon gar nicht geliefert. Auch die Kantone hatten von der Publikation des Stationierungskonzeptes gerade mal zwei Monate Zeit für eine erste Stellungnahme erhalten.*
- *Gerade um Diskussionen aus dem Weg zu gehen, werden vom VBS vollendete Tatsachen mit wenig Spielraum für Änderungen geschaffen. Der Steuerzahler und das Parlament sollen offensichtlich überrumpelt werden. Eine Kontrollfunktion über solche Vorgänge existiert leider nicht.*
- *Militärfluglärm ist seit Jahren kein Thema mehr in Dübendorf. Die breitangelegte Parteienaktion vom 24. Februar*

2004 zu Händen des Bundesrates brachte eindrücklich zum Ausdruck, dass alle relevanten bürgerlichen Parteien gegen den Abzug der Kampfflugzeuge sind und sich klar für den Erhalt des Militärflugplatzes ausgesprochen haben. Offensichtlich ist man in Bern in dieser Sache nicht à jour.

- Das VBS kennt die Auswirkungen der Verlagerung von Kampfflugzeugen auf touristisch sensible Standorte nicht. Der Widerstand in der Bevölkerung wächst in diesen Regionen sehr stark an. Konzessionen der Luftwaffe können negative Folgen für das Training der Piloten haben. Die Franz-Weber Initiative ist eine direkte Folge des VBS-Stationierungskonzeptes.

- Laut dem Chef der Armee war die Luftwaffe in Dübendorf jahrelang Prügelknabe. Seit Bekanntgabe des VBS-Stationierungskonzeptes gehen massive Lärm-Prügel mit steigender Tendenz aus den Regionen Meiringen und Sion im Pentagon nieder und die Franz-Weber-Initiative trägt weiteres dazu bei. Man wundert sich, weshalb das VBS dazu beharrlich schweigt und KKdt C. Keckeis die Inner- und westschweizer Prügel offensichtlich ganz anders bewertet.
- Es trifft nicht zu, dass die Verlegung der Skyguide von Zürich-Kloten nach Dübendorf neue Arbeitsplätze generiert. Es findet lediglich eine Verschiebung statt, alles andere ist Sand in die Augen gestreut.

## Neue Flugbewegungszahlen der Luftwaffe

In der Medienmitteilung stellt die Luftwaffe leider nicht die tatsächlich geflogenen Einsätze den neuen Prognosen gegenüber, sondern die mit einer grossen Reserve für den Lärmkater relevante Grösse. Der Bürger kann keinen Vergleich mit dem vergangenen Jahr, und dem, was neu zu erwarten ist, anstellen. Zudem werden die «fiktiven» Jetbewegungen aus dem Jahr 2000 so dargestellt, als hätten sie tatsächlich stattgefunden. Somit wird durchs Band ein Rückgang der Bewegungen suggeriert, was natürlich nicht zutrifft. Seit wann hat die Verlagerung von zusätzlichen Kampfflugzeugen auf andere Flugplätze weniger Flugbewegungen zur Folge?

### Wer die Wahrheit spricht und das Kind beim Namen nennt, polemisiert!

So werden Kritiker diffamiert.

### Es stellt sich die Frage, wie viel Demokratie in der Schweiz noch erlaubt ist.

## Maulkorbverordnung

### Nationalrat J. Alexander, SVP TG:

Ich stelle fest: Auf sachbezogene Kritiken wird nicht eingetreten. Herr Zahno, der Sprecher der Armee, hat in einem Schreiben an alle Einheitskommandanten festgestellt, dass die Kritiker solche Leute sind, die nichts verstanden haben. Wenn man schliesslich jemanden von der Generalität fragt, kann er nichts sagen, weil er einen Maulkorb bekommen hat; das erzählen die «Generäle» selber.

### Bundesrat Samuel Schmid:

Sie machen vorweg eine Feststellung, die ich nicht teilen kann. Selbstverständlich wird von Angehörigen eines Betriebes eine gewisse Loyalität in der Sache selbst verlangt; da ist die zivile Praxis nicht anders als die Verwaltungs- und mithin auch die militärische Praxis. Das macht jeder Manager für seine Firma ebenfalls. Dass aber über die Entwicklung unserer Armee nicht diskutiert werden könnte, ist mir neu, umso mehr, als ich täglich entsprechende Artikel lesen kann.

### Kommentar:

Man muss über die bundesrätliche Goutierung der herabwürdigenden Bemerkung von Herrn Zahno über die Kritiker schon staunen. Aber im «Verwaltungsrat» der Armee sitzt letztendlich immer noch der Schweizer Stimmbürger, der sehr wohl Anrecht hat, statt der «spracheregelten» auch mal die ungeschönte Wahrheit zu erfahren, ob es nun dem Chef passt oder nicht. Loyalität gegenüber dem Schweizer Volk ist auch gefragt.

Herausgeber dieser Ausgabe:  
Forum Flugplatz Dübendorf

Peter Bosshard, Präsident, Robert Steiner, Vizepräsident,  
Mike Chatton, Vorstandsmitglied + Präsident PVB Sek. D,  
Postfach 1085, CH-8600 Dübendorf 1

## Denken verboten

Ausschnitte aus einem Artikel in der Weltwoche 14/05  
von Heinrich Wirz, Oberst aD, Militärpublizist  
und Bundeshaus-Journalist.

Im vergangenen Januar erliess der Chef der Armee, Christophe Keckeis, eine Art Maulkorb-Befehl: Hochrangigen Offizieren ist es seither verboten, in der Öffentlichkeit ihre eigene Meinung zu Armeefragen zu äussern. Wollen sie zu irgendetwas Stellung nehmen, müssen sie ihre Worte vorgängig vom VBS autorisieren lassen. In der Geschichte der Schweizer Armee ist das ein einzigartiger Vorgang. Dissidenten, Querdenker und Kritiker waren zwar nie beliebt, aber so weit ging eine Armeeführung noch nie.

Dieses Redeverbot ist nicht bloss inakzeptabel in einer Armee, die nach wie vor – auch wenn das die Militärplaner nicht gerne sehen – eine Milizarmee ist. Dieser Maulkorb ist kontraproduktiv, weil eine Organisation immer dann dem Untergang geweiht ist, wenn bloss eine Meinung gilt. 100 gescheite Beamte wissen trotz allem weniger als 10000 Milizoffiziere. Es gehörte gerade zu den unübertrefflichen Stärken der Schweizer Armee, dass sie mit den Milizoffizieren stets eine grosse Gruppe von Leuten in ihren Reihen hatte, die es sich leisten konnten, von der verordneten Doktrin des EMD abzuweichen. Weil sie selbst im Beruf standen und finanziell nicht von einer Militärkarriere abhingen, konnten sie es wagen, widerborstig zu sein. Heute ist auch diese Stärke bedroht: Die höchsten Militärränge sind nahezu alle den Berufsmilitärs vorbehalten, der Milizoberst – früher die einflussreiche Elite der Miliz – ist eine aussterbende Gattung. Umso mehr fällt auf, wie stromlinienförmig heute die hohen Offiziere sich den Vorgaben des VBS fügen. Kritik – auch intern – wird immer seltener. Je breiter der verordnete Konsens, desto grösser ist das Risiko, dass Fehler nicht erkannt und nicht korrigiert werden.

## Zukunft des Forums Flugplatz Dübendorf

Der Abzug der Luftwaffe von Dübendorf tangiert unsere Aktivitäten, nicht aber grundsätzlich der Wegzug der Kampfflugzeuge. So lange die Luftwaffe von Dübendorf aus mit Flugzeugen und Helikoptern operiert, wird es unseren Verein geben. Die Akzente können sich allerdings verschieben, und über eine mögliche Statutenänderung kann zu gegebener Zeit die Generalversammlung beschliessen. Auch z.B. ob und wie sich unser Verein mit seinen rund 320 Mitgliedern in die Umnutzungsplanung sinnvoll einbringen soll. Aber noch sind zu viele Unwägbarkeiten mit dem Stationierungskonzept verbunden und personelle Änderungen im VBS jederzeit möglich. 15 Jahre in die Zukunft zu sehen ist nur Propheten im VBS vorbehalten. Beziehen wir uns also auf die Wirklichkeit. Bis dahin soll gelten, was SVP-Nationalrat Max Binder treffend formuliert: «die Pisten sind mit Schnee bedeckt, noch aber nicht mit Gras überwachsen».

**Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan ...  
... aber der Mohr geht nicht.**

## Konsequenzen der Installation des ILS 28 in Zürich-Kloten für das Zürcher Oberland

Das Beispiel mit den Kampfhunden zeigt, dass der «Ernst» erst wahrgenommen wird, wenn er zum «Fall», zum Ernstfall wird. Seit deutschen Beispielen weiss man um das Gefahrenpotential, aber es interessierte – trotz einigen Warnrufen – niemanden bei uns. Hastig wurde nun ein Dekret erlassen, den Kampfhund statt seinen Halter an die «Leine» zu nehmen, obwohl der Appenzeller (–Hund) laut Statistik mehr als andere Typen zubeisst. Die «Mahner» werden von den Medien und der Gesellschaft wenig ernst genommen. Das «Aha-Erlebnis» folgt erst nach dem «Schadenfall», und so wird es auch bei der Schliessung von Dübendorf wieder sein.

Erst die neue Aufteilung der Luftraumstruktur mit An-, Ab- und Überflügen von und nach Zürich-Kloten wird die Anwohner daran erinnern, dass die Stationierung der Kampfflugzeuge in Dübendorf zivilaviatische Übergriffe im Zaun hielt. Dann wird realisiert, was wir seit Jahren predigen: nicht die «Sparlüge», sondern die Neuordnung der Luftraumstruktur ist der wahre Grund der Schliessung von Dübendorf.

Die zivilaviatische Beschallung unserer Region wird sich nicht auf die Anflüge auf die Landebahn 34 und den «Wide left turn» beschränken. Das neue Instrumentenlandesystem (ILS) auf Piste 28 wird auch für unsere Region Konsequenzen haben. Man spricht in diesem Zusammenhang vom «Radarvectoring Runway 28»

Laut Fachleuten wird zwar bis zur Einführung des ILS-Verfahrens noch am bisherigen CANPA (Continuous Angle Non Precision Approach) via ZUE-OSDAN festgehalten. Aber mit dem ILS 28 wird baldmöglichst auch auf Radar Vectoring umgestellt, d.h. die Flugzeuge werden vom Radarlotsen auf einen «linker-Hand» Gegenanflug (left-hand Downwind) zur Piste 28, geführt, dem dann der Quer- (left-hand base 28) und Endanflug (Final) folgt. Der dazu notwendige Luftraum wird ja aller Voraussicht nach – dank der Schliessung von Dübendorf – bereits per März 2006 bereitgestellt. Das Vectoring-Konzept für den neuen Anflug 28 ist allerdings noch nicht abschliessend definiert. Es ist aber davon auszugehen, dass als Standardkonzept in ähnlicher Weise angefliegen wird wie beim Südanflug. D.h. Downwind Vectoring in einem Korridor von ca. 5 bis 8 Nautische Meilen südlich (und nördlich) des Endanfluges.

Noch in (politischer) Diskussion sind die standardmässigen Aufklärerhöhen. Je nach dem, ob auf 5000, 6000, 7000 Fuss aufklariert werden darf, verschiebt sich natürlich die left-hand base 28 auf der West-Ost -Achse.

Spätestens bei Einführung dieser Anflüge werden sich einige ob dieser «zivilaviatischen Alternative» frustriert die Augen reiben. Die notorischen Militärfluglärmgegner tun aber gut daran, sich still und leise damit abzufinden.

### Sparen à la VBS

Kürzlich war einer SDA-Meldung zu entnehmen, dass Angehörige der Armee aus Sicherheitsgründen künftig mit Abzeichen aus Stoff statt aus Metall dekoriert werden. Grund: Die metallenen Grad- und Truppenabzeichen reflektieren das Licht und können von Wärmebildgeräten erkannt werden. Offensichtlich bestand weder ein zweckorientierter Beschaffungsbeschrieb noch ein Materialanforderungsprofil. Kosten der Aktion für den Steuerzahler: 3,5 Millionen Franken. Ist es in Anbetracht solcher Fehlplanungen nicht denkbar, dass auch bei anderen Entscheidungen, wie z.B. beim VBS-Stationierungskonzept, gravierende Fehler gemacht wurden?

### 100 gescheite Beamte wissen trotz allem weniger als 10000 Milizoffiziere.

Heinrich Wirz, Oberst aD, Militärpublizist

Das Kreieren von Planungsfehlern ist keine Ausnahme und setzt mit der Fussball-EM 2008 einen neuen Höhepunkt. Der Bundesrat, unter Federführung von Samuel Schmid's Verteidigungsdepartement, rechnete ursprünglich mit Ausgaben von höchstens 10,5 Millionen Franken und einem Bundesanteil von 3,5 Millionen. Heute ist man bereits bei 182,2 Millionen Franken angelangt, wovon der Bund 72 Millionen tragen soll. Die Rede ist von einem verantwortungslosen Blankoscheck für die Veranstalter der Euro 08 wie damals für die EXPO 02, die den Steuerzahler eine Milliarde kostete und von der heute niemand mehr spricht. Haben sich die Bedingungen gleich um das 20-fache verändert, wie man uns nun weismachen will?

Die Rechenkünste im VBS sind mittlerweile bekannt, umso lächerlicher erscheint das Argument, der Flugplatz Dübendorf müsse aus Spargründen geschlossen werden.

Teuer gespart wurde auch mit der Beschaffung der Trainings-Jetflugzeuge «HAWK», die nach wenigen Jahren wieder ausgemustert wurden und den Steuerzahler heute jährlich ca. 14 Millionen Franken für die Instandhaltung kosten. Rund 700'000 pro Flugzeug und Jahr. Verschenken wäre billiger, aber da hätte die RUAG wahrscheinlich nichts davon.

### 14. Generalversammlung des Forum Flugplatz Dübendorf am Freitag, 28. April 2006

### Pläne für Armee-Auslandeinsätze

(Quelle: Schweizerzeit / Nationalrat Dr. Ulrich Schlüer)

In der Schweizer Armee zirkulieren als «vertraulich» etikettierte Fragebogen. Gerichtet an Fallschirmjäger. Absender: Die Luftwaffe. Ein Begleitbrief, datiert vom 8. November 2005, erklärt die Bedeutung der Umfrage: Korpskommandant Christophe Keckeis, Chef der Schweizer Armee, habe den Auslandeinsatz nunmehr auf den zweiten Platz der Armeeaufgaben befördert. Deshalb brauche es «Aufklärungs- und Grenadier-Formationen» für «Operationen im Ausland». Nicht bloss einzelne Freiwillige. Nein, «Formationen» sind gefragt. Der Fragebogen will die «Einsatzbereitschaft» der Fallschirmjäger-Kompanie 17 für den Auslandeinsatz erkunden.

Gefragt wird auch nach der Risikobereitschaft der Ausland-Abenteurer. Ob sie sich auch «in Gebieten potentieller Gewaltanwendung» einsetzen liessen. Wörtlich: Ob Einsätze im Irak und in Afghanistan in Frage kämen. Oder ob bloss tiefes Risiko wie in Kosovo in Kauf genommen werde.

Die Umfrage bewegt sich keineswegs im luftleeren Raum. Armee-Chef Keckeis stellt bereits ein Rekognoszier-Detachment zwecks Erkundung von Operationseinsätzen in Afghanistan zusammen. Leiter: Ein NZZ-Redaktor. Ziel: Kunduz – ein Gebiet, das als Taliban-freundlich gilt. Idealer Standort offenbar für Schweizer Truppen.

Die Armee-Führung will noch mehr wissen: Ob Gattin oder Freundin mit einem Afghanistan-Einsatz des Partners einverstanden seien? Eine Frage, die zeigt, in welchem bedenklichem Ausmass Christophe Keckeis das Miliz-Prinzip für die Schweizer Armee bereits zu zerstören vermochte. Oder wurden, wenn die Armee je zur Behauptung der Unabhängigkeit der Heimat aufgeboten werden musste, zuvor jeweils die Ehepartnerinnen um ihr Einverständnis angefragt? Für Berufsoffiziere hat das VBS Auslandeinsätze übrigens bereits als obligatorisch deklariert. Wer sich weigere, habe mit Entlassung zu rechnen. Das in der Volksabstimmung abgegebene Versprechen, wonach Auslandeinsätze freiwillig seien, hat Keckeis in Makulatur verwandelt.

So soll Armee-Chef Keckeis den Tarif erfahren, den ihm der Souverän entgegenhält: Wenn er von seinem Verrat an Neutralität und Miliz nicht schleunigst abrückt, werden neue Kampfflugzeuge für die Armee nie und nimmer bewilligt.