

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.ch> / E-Mail: vorstand@forum-flugplatz.ch

Eile mit Weile beim Umbau der Armee...

...und was das für den Flugplatz Dübendorf bedeutet

Dr. Oscar Fritschi, Wetzikon,

ehem. Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates

Der Begriff Konjunktur gilt als Schlüsselwort, wenn über die Wirtschaftsentwicklung gesprochen wird. Aber auch die Armee ist ganz offensichtlich Konjunkturzyklen unterworfen, allerdings politischen. Sie verlaufen gegensätzlich zu den wirtschaftlichen: Wenn die weltpolitischen Aussichten verhältnismässig beständig oder sogar heiter anmuten, herrscht Flaute; erst wenn bedrohliche Wolken am Horizont aufziehen, kommt ein Aufschwung in Gang.

Diese Einsicht lässt sich, ohne in Fatalismus zu verfallen, mit einem kleinen Blick zurück leicht belegen. Nach dem Ersten Weltkrieg, als die Versailler Verträge Frieden auf unbestimmte Zeit zu sichern schienen, blieben Investitionen in die Armee weitgehend aus, was den Generalstabschef in seinem Rechenschaftsbericht über den Aktivdienst veranlasste, die Ausrüstung im Zeitpunkt der Mobilmachung von 1939 als «im allgemeinen ungenügend und rückständig» zu bewerten. Das gleiche Verhalten war in den Jahren unmittelbar nach 1945 zu beobachten, bis der Korekrieg und danach der Ungarn-Aufstand zur Einsicht führten, dass die Spannungen zwischen Ost und West eskalieren könnten. Nun folgten die Jahre, in denen die Rüstungsausgaben in den eidgenössischen Räten praktisch unbestritten – bei nur einer Handvoll Gegenstimmen – über die Bühne gingen. In der Umsetzung dieser Investitionen entstand die «Armee 61», die in ihrer Grundkonzeption gut dreissig Jahre überdauerte. Der Fall der Berliner Mauer 1989 und der Zusammenbruch des Ostblockes bewirkten eine erneute Umkehr des angesprochenen Konjunkturzyklus. Die Armee verschwand meistens von der politischen Prioritätenliste; und die gleichzeitig einsetzenden Strukturreformen in rollender Planung – «Armee 95», «Armee XXI», «Entwicklungsschritt 08/11» – wurden denn auch fast weniger mit dem gewandelten Bedrohungsbild als mit dem Zwang zu Einsparungen begründet.



auffällig hoch. Wer sich auf die in allen Fraktionen hoch im Kurs stehende Anciennität berufen kann, ist offensichtlich der Meinung, dass sein Einsatz auf anderen Sachgebieten politisch – lies: im Hinblick auf die Wiederwahl – höhere Zinsen abwerfe.

Dass diese Entwicklung einer von Beständigkeit geprägten (Sicherheits-) Politik wenig zuträglich ist, liegt auf der Hand. Das fällt nicht zuletzt deshalb ins Gewicht, weil der Kurs der Exekutive seinerseits kaum stabilisierend wirkt. Vielmehr macht sich rund um den Umbau der Armee Verunsicherung breit. Das beginnt damit, wenn die Gewichtung der drei verfassungsmässigen Aufträge der Armee selbst im VBS diffuse Konturen anzunehmen beginnt. Die Wahrscheinlichkeit, dass ein Auftrag anfällt, ist nicht gleichbedeutend mit seiner Priorität. Assistenzdienst zielt – das macht bereits der Begriff deutlich – auf eine zudienende Hilfsfunktion ab und kann demnach seinem Wesen nach nicht die Hauptaufgabe der Armee ausmachen. Und die friedensfördernden Einsätze im Ausland bleiben, selbst im Fall einer Aufstockung der Bestände, zwar als Beitrag zur inter-nationalen Solidarität wichtig, aber allein schon vom

Umfang her militärisch ein Nebenpunkt. Letztlich legitimiert – und zwar auch in Zeiten einer internationalen Schönwetterlage – allein der Verteidigungsauftrag die Existenz der Armee. Die weiteren Aufträge könnten auch in anderer Form erfüllt werden: durch eine eigenständige professionelle Truppe bei der Friedensförderung und durch eine Aufstockung der Polizei- und Rettungskräfte für Aufgaben des Assistenzdienstes (was allerdings einen Bruch mit der Tradition bedeuten würde, dass unser Land im internationalen Vergleich mit unterdurchschnittlichen Beständen bei der Polizei auskommt und dass wir auf diese Tatsache stolz sind).

Reformtempo fordert Milizarmee

Mit diesen Ausführungen soll nicht der im Gang befindliche Umbauprozess weg vom infanteristischen Massenheer der «Armee 61», der seit der offiziellen Beendigung des Kalten Krieges beschritten wird, generell in Frage gestellt werden. Eine Anpassung an das sich verändernde Bedrohungsbild war sinnvoll und notwendig; alle Armeen unserer Nachbarstaaten wurden ebenfalls einer Verschlankungskur unterzogen. Offene Fragen bleiben indessen zum Ausmass der Reformen und – vor allem – zum Vorgehen bei der Umsetzung. Wir wollen sie im Folgenden kurz ansprechen:

Sicherheitspolitik wenig gefragt

Der Absturz des politischen Stellenwertes der Armee lässt sich in der Tat am besten an der gesunkenen Bereitschaft aufzeigen, auf diesem Gebiet zu investieren. Doch gibt es auch andere Indizien, welche belegen, dass die Beschäftigung mit der Sicherheitspolitik derzeit nicht en vogue ist. Ein kleines, aber für sich sprechendes Beispiel: Während früher im eidgenössischen Parlament ein Drängen der «alten Hasen» in die Sicherheitspolitischen Kommissionen zu beobachten war, ist heute der Anteil der im letzten Jahr erstmals gewählten «Greenhorns»

Zum Ersten: Wenn der Kernauftrag der Armee auf die «Erhaltung der Verteidigungskompetenz» (also auf savoir statt wie bisher pouvoir) und die «Fähigkeit zum Aufwuchs» eingeschränkt wird, nimmt man zwangsläufig ein grösseres Risiko in Kauf. Denn Massnahmen auszulösen, welche einen Aufwuchs bewirken, fällt in die Kompetenz der Politik. Ob das im Bedarfsfall rechtzeitig geschähe, kann niemand sicher voraussagen. Der englische Premier Chamberlain verkündete weniger als ein Jahr vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges «Frieden für unsere Zeit», und auch in unserem Land wurde die geplante Verlängerung der Rekrutenschulen noch als unnötig durch ein Referendum angefochten, als Hitler seine Gewaltherrschaft bereits etabliert hatte.

Zum Zweiten: Das Tempo der sich überschlagenden Reformen droht die Armee zu überfordern. Dem ersten Anlauf, der «Armee 95», folgte rasch das Projekt der «Armee XXI», dessen Neuerungen auf Beginn 2004 in Kraft traten. Weniger als anderthalb Jahre nach dieser «grössten Armee reform aller Zeiten» lag bereits die Vorlage zu einem «Entwicklungsschritt 08/11» auf den Pulten des Parlamentes, dessen offizielle Bezeichnung den Sachverhalt abschwächte und einigermaßen an Schönfärberei gemahnte. Denn eine Gewichtsverschiebung von der Verteidigung auf subsidiäre Einsätze und Raumsicherung in einem Ausmass, das gemäss Antrag des Bundesrates eine Halbierung der Panzertruppen zur Folge gehabt hätte, stellt nicht einen Kontinuität suggerierenden Schritt, sondern eine einschneidende Zäsur dar.

Es ist deshalb dem neuen Chef der Armee hoch anzurechnen, dass er sich nach seinem Amtsantritt nicht mit einem weiteren neuen Programm und einem neuen «Wurf» präsentierte, sondern – unspektakulär – das Konsolidieren der Armee als prioritär zu erreichendes Ziel nannte. Er trug damit der im Reformeifer der letzten zehn Jahre verdrängten Erkenntnis Rechnung, dass es in einer Milizarmee länger als in einer Berufsarmee dauert, bis Veränderungen «verdaut» sind. Stets wieder mit neuen Umbaumassnahmen konfrontiert zu sein, bringt als Erstes das Kader der Miliz, das diese Massnahmen instruieren und weitergeben muss, an den Rand der Überforderung. Denn das Implementieren neuer Verfahren oder Strukturen braucht nicht weniger Zeit als die Einführung neuer Waffen. Umgekehrt: Was einmal verändert ist, lässt sich bei einer Milizarmee nur schwer wieder rückgängig machen. Wenn die Armee neuestens wieder den Eindruck erweckt, die Umstellungen würden in Ruhe bewältigt und der Weg gehe Richtung Stabilität und Kontinuität, wird auch das Vertrauen zurückkehren, das vielerorts einer Mischung von Verunsicherung und Fatalismus Platz gemacht hat. Beim Umbau einer Milizarmee gemacht, also mit Bedacht und Schritt für Schritt vorzugehen, hat nichts zu tun mit einem gemächlich-bequemen Verhalten. Eile mit Weile kann durchaus eine Tugend sein.

Mitgliederwerbung und Aktion gegen Grossüberbauung

Es gibt seit dem 25. Oktober 06 keine politische Behörde mehr, die einen der grössten Arbeitgeber in der Region, den Flug- und Waffenplatz, vertritt. An diesem Datum wurde nämlich in einer überstürzten Aktion die Interessens-Gemeinschaft der Gemeinden im Einzugsgebiet des Militärflugplatzes Dübendorf (IGM) aufgelöst. Als einzige Partei hat sich bis heute in verdankenswerter Weise nur die SVP öffentlich voll und ganz hinter den Flugplatz und den Verbleib der Luftwaffe gestellt. Am 17. Dezember 07 sorgte die Wendehalspolitik der drei Präsidenten der Anrainergemeinden (für einen Abzug der Kampfflugzeuge verbunden mit dem voreiligen Positionsbezug zu Gunsten einer Grossüberbauung auf dem Flugplatzgelände) weitherum für Aufregung und Empörung. Schlagartig setzte eine Unterstützung für unsere Anliegen ein, insbesondere deshalb, weil das Forum Flugplatz noch die einzige überparteiliche Vereinigung ist, die sich für den Erhalt des Flugplatzes und seiner Infrastruktur engagiert. Die Reaktionen aus der Bevölkerung zeigen vor allem eines: eine Grossüberbauung mit weitreichenden negativen Folgen wird auf

Was bedeutet das für Dübendorf?

Was lässt sich aus diesem Überblick für die weitere Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf ableiten? Berührungspunkte gibt es durchaus: Die Absicht, die Luftwaffe auf nur noch drei Flugplätzen des Landes zu konzentrieren und dabei auf den Standort Dübendorf zu verzichten, steht ja nicht autonom für sich, sondern versteht sich ausdrücklich als Einzelteil im Puzzle der Armee reform – und zwar ausgesprochen als eines, das allein durch den Spardruck und nicht durch eine Veränderung der Bedrohungs-lage zu begründen ist.

Aber nicht nur in der Ausgangslage, sondern auch bei den Schlussfolgerungen sehen wir Parallelen. Wenn wir vorhin schrieben, vorgenommene Strukturänderungen in einer Milizarmee liessen sich nur schwer rückgängig machen, so muss diese Formulierung im Hinblick auf den Flugplatz Dübendorf allerdings noch stärker ausfallen: Ein einmal ausgesprochener Verzicht des VBS wäre wohl schlicht irreversibel. Die dritte und letzte Parallele: Auch in diesem Bereich der Armee reform sind Hast und Hektik fehl am Platz und präjudizierende Massnahmen abzulehnen. Innert der gegebenen Frist bis 2014 hat die Evaluation aller Möglichkeiten im Detail zu erfolgen. Insbesondere der Weiterbetrieb des Flugplatzes Dübendorf als einziger Basis der Ostschweiz für Helikopter und Propeller-Flächenflugzeuge, womit andere Flugplätze entlastet werden könnten, scheint eine ernsthafte Option zu sein.

Dass weitere Interessenten für das «flächengrösste unüberbaute Areal von ganz Europa», das unmittelbar vor den Toren einer bedeutenden Stadt liegt, sich zu Wort melden, ist nur allzu gut verständlich. Desgleichen halten wir es für unbestreitbar, dass bei der bereits öffentlich lancierten Idee eines Innovationsparks der Vorzug der Nähe zu Hochschulen ins Auge sticht. Umgekehrt halten wir die von den Initianten erhobene Forderung, ein solches privatwirtschaftliches Projekt sei über die Schenkung des Bodens mit staatlichen Geldern – letztlich auf Kosten des Steuerzahlers – zu fördern, für ein Killerargument, das die Vision zur Halluzination verkommen und sie in der politischen Realität chancenlos sein lässt. Ohne ordnungspolitische Fragen nach dem Verhältnis von Staat und Wirtschaft aufzuwerfen, genügt es, zwei ganz pragmatische Fragen zu stellen: Bleibt bei einer solchen Subventionierung gegenüber den anderen 60 Innovationsparks, die gemäss Angaben des Dachverbandes der schweizerischen Wirtschaft in unserem Land bereits bestehen, das Prinzip der gleich langen Spiesse für alle gewahrt? Und ist es gerecht, wenn das VBS selbst beim Areal des Zeughauses Uster, das von der Gemeinde seinerzeit dem Bund unentgeltlich überlassen wurde, auf einem Verkauf des Bodens zu Marktpreisen besteht, beim Flugplatz Dübendorf aber das Gegenteil zulässt?

breiter Basis abgelehnt. Die grüne Oase soll künftigen Generationen erhalten bleiben.

Es ist an der Zeit, die Gegner einer gigantischen Grossüberbauung zu mobilisieren und gleichzeitig die Projekte für den Erhalt der Infrastruktur flankierend zu unterstützen. Dazu ist auch Ihre Hilfe dringend nötig. Der nebenstehende Flyer wird in einer Auflage von 20'000 Exemplaren, in der Woche 36 allen Haushaltungen der Anrainergemeinden zugestellt. Selbstverständlich senden wir unseren Mitgliedern auf Wunsch gerne weitere Exemplare direkt zu.

The flyer features a background image of a fighter jet on a runway. The text on the flyer includes: 'forum flugplatz dübendorf', 'Das Forum Flugplatz Dübendorf, gegründet 1990, setzt sich als einer der grössten Vereine in Dübendorf für folgende Kernanliegen ein:', 'Wir den Erhalt des Militärflugplatzes Dübendorf', 'Denen wir unsere Unterstützung und für die Wägen der Schweizer Luftfahrt', 'Für eine starke und effiziente Luftwaffe und (Gesellschaft) Landesverteidigung gegen eine Grossüberbauung auf dem weiten Flugplatzgelände.', 'Werden Sie Mitglied im Verein "Forum Flugplatz Dübendorf" - Beitrittsklärung: Ja, ich möchte dem Verein Forum Flugplatz Dübendorf beitreten. Mitgliedsbeitrag CHF 25.- (pro Jahr).', 'Name: _____', 'Vorname: _____', 'Strasse: _____', 'PLZ/Ort: _____', 'E-Mail: _____', 'Wohlfühl: _____', 'Datum: _____', 'Unterschrift: _____', 'Bitte senden Ihren mit Name, Flugplatz Dübendorf (Postfach 1000 - 8000 Dübendorf - Tel. 04 402 14 00) unterschriebenen Fragebogen an: _____', 'Herzlichen Dank für Ihre wertvolle Unterstützung!'. Below the flyer is a registration form with fields for 'Forum Flugplatz Dübendorf', 'Postfach 1000, 8000 Dübendorf', 'Name: _____', 'Vorname: _____', 'Strasse: _____', 'PLZ/Ort: _____', 'E-Mail: _____', 'Wohlfühl: _____', 'Datum: _____', 'Unterschrift: _____', 'Bitte senden Ihren mit Name, Flugplatz Dübendorf (Postfach 1000 - 8000 Dübendorf - Tel. 04 402 14 00) unterschriebenen Fragebogen an: _____', 'Herzlichen Dank für Ihre wertvolle Unterstützung!'. The form also includes a checkbox for 'Mitgliedsbeitrag / Fr. 25.-' and a section for 'Postfach 1000 - 8000 Dübendorf'.

Servir et disparaître - Erinnerungen an Bo

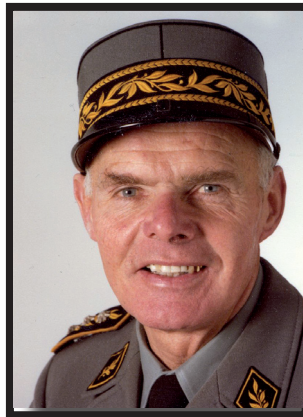
von Jürg Lindecker, Greifensee

In der NZZ Nr. 102 vom Samstag/Sonntag, 3/4. Mai 2008 ist die Traueranzeige von alt Korpskommandant Kurt Bolliger erschienen, der in den Jahren zwischen 1973 und 1980 die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen kommandierte. Bei vielen Angehörigen unserer Waffengattung dürfte diese Traueranzeige spontan Erinnerungen an persönliche Begegnungen mit unserem unvergessenen und unvergesslichen Kommandanten geweckt haben, sei es als fordernden Klassenlehrer in einem Beförderungskurs oder als unerbittlichen Inspizienten bei einem Überraschungsbesuch in den Waffenstellungen mitten in der Nacht, sei es als obersten Verantwortlichen der grössten Beschaffungsvorhaben unserer Luftverteidigung oder als fachkompetenten Referenten auf dem Gebiet des «Projektmanagements», sei es als Kolumnisten der «Berner Zeitung» mit spitzer Feder oder als kritischen Rezensenten gesellschaftlich-militärpolitischer Entwicklungen in der NZZ.

Der 1919 in Sierre VS geborene, in Uerkheim AG heimatberechtigte – und daher «bilingue» aufgewachsene – Kurt Bolliger war ein grossartiger Geschichtenerzähler, in jedem seiner Vorträge, ob fachlicher, manöverkritischer oder führungstechnischer Natur, begeisterte er seine Zuhörer jeden Alters, jeden Grades und jeder Herkunft mit wohldokumentierten, aus dem Leben und der Praxis gegriffenen Beispielen, die in ihrer Aussage- und Suggestivkraft kein Auditorium kalt liessen. Bei seinen Formulierungen kam er nahe an seinen geistigen Ziehvater Oberstdivisionär Edgar Schumacher («*Vom Segen der Heiterkeit*») heran. Sein Bild des «Bürgersoldaten» war von seinem zeitweiligen Vorgesetzten, Oberstdivisionär Jakob Annasohn («*Unterstützung des Bundesrates in der Leitung der totalen Landesverteidigung*»), unter dem er als Stabschef der F Div 6 diente, geprägt. In seiner staatsbürgerlichen Einstellung bewegte er sich auf Augenhöhe mit seinem Dienstkameraden Karl Schmid, Dozent für Germanistik an der ETH Zürich («*Unbehagen im Kleinstaat*»). Trotzdem sagte der die Bescheidenheit geradezu verkörpernde Kurt Bolliger bei einem seiner seltenen Anflüge von Koketterie von sich, er sei bloss «gelernter Elektromonteur». Dabei war er der geborene Lehrer, der über die Nachhaltigkeit des persönlichen Wirkens zu bemerken pflegte: «Willst du einen Ertrag innert eines Jahres erwirtschaften, so besäe einen Acker. Brauchst du erst nach zehn Jahren zu ernten, so pflanze Bäume. Beträgt aber dein Zeithorizont 100 Jahre, so erziehe Menschen zu Menschen».

Kurt Bolliger war zeitlebens offen für neue Konzepte und Entwicklungen. Als junger Funker-Leutnant meldete er sich am Abend des 5. Februar 1940 bei der Flieger-Kompanie 15 auf dem Feldflugplatz Avenches VD mit dem Auftrag, im Rahmen eines Truppenversuches, Funkgeräte in die Me 109-Jagdflugzeuge einzubauen, damit der Staffelkommandant erstmalig im Einsatz mit seinen Piloten kommunizieren konnte. Der Feldweibel riet ihm, sich erst am anderen Morgen zum Dienstantritt zu melden, da der Kommandant – «en verruckte Siech», Originalton Bolliger! – vor gerade zwei Stunden zum ersten Mal Vater geworden sei und zur Feier des Ereignisses die Offiziere seiner Kompanie zu einem Nachtmarsch nach Henniez befohlen hätte. Mein Vater – eben «dä verruckti Siech» – hat später immer wieder betont, dass er ohne Bolligers Funkgeräte in den Luftkämpfen von Juni 1940 über der Ajoie mit seiner Staffel keine Chance gegen die Übermacht der deutschen Luftwaffe gehabt hätte. Im Jahre 1954, nachdem die Radarausbildungsanlage am «Dürrbach» fertiggestellt worden war, wurde Hptm i Gst Kurt Bolliger das Kommando der ersten Radarrekutenschule in Dübendorf ZH übertragen: Dem militärischen Fachpersonal war die neue Technologie noch völlig fremd, aber

dank der anfeuernden Unterstützung seitens ihres Schulkommandanten gelang es den beteiligten Instruktoren und Technikern – darunter der junge Walter Dürig, der 1984 seinerseits Kdt der FFTrp werden sollte – aus erratisch beschafften technischen Einzelkomponenten einsatzfähige Radaranlagen zusammenzubauen. Acht Jahre später, zur Zeit der «Mirage-Affäre», wurde sodann Oberstlt i Gst Kurt Bolliger vom damaligen Generalstabschef Jakob Annasohn mit der Planung, Realisierung und Einführung des Luftraumüberwachungs- und Einsatzleitsystems FLORIDA betraut, des sowohl technisch als auch logistisch anspruchsvollsten Projektes, das die schweizer Armee je an die Hand genommen hatte. Diesem Projekt, an dessen Realisierbarkeit ursprünglich selbst die Herstellerfirma «Hughes Aircraft Company» gezweifelt hatte, wurde ein durchschlagender Erfolg beschieden: Es wurde «on time», «on budget» und «according to specifications» abgeschlossen. Im Rahmen dieses Projektes holte sich Kurt Bolliger den offiziellen Titel als «Projektmanager Nr. 1» unseres Landes! Und nach dem Nullentscheid des Bundesrates bezüglich der Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges («Corsair») im Jahre 1972, fügte sich der nun als Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen amtierende Kurt Bolliger pragmatisch den Sachzwängen, ohne dabei die übergeordneten Ziele aus den Augen zu verlieren: Um das Potential, genügend Militär-Piloten ausbilden zu können, zu wahren, setzte er alle Hebel zum Aufbau einer «Tiger»-Flotte in Bewegung, auch wenn mit diesem Flugzeugtyp erwiesenermassen der, aufgrund der Ausmusterung der «Hunter»-Staffeln, zu erwartende Kampfwertverlust unserer Flugwaffe nicht wettgemacht werden konnte.



Kurt Bolliger, 1919 - 2008

Kurt Bolliger war eine starke Persönlichkeit von aussergewöhnlicher Ausstrahlungskraft. Aber im Unterschied zu vielen starken Persönlichkeiten spielte er sich nie als Platzhirsch auf, sondern umgab sich stets mit anderen starken Persönlichkeiten, wie u.a. den Divisionären Josef Biedermann, Waffenchef der Uem Trp, René Gurtner, Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und Kurt Werner, Kdt der Flugwaffe, oder den Gründer und Vorsteher des Institutes für Wirtschaftsinformatik der Universität Zürich und nachmaligen Zürcher Regierungsrat Hans Künzi. Dies war einer der Schlüssel zu seinen Erfolgen. Er pflegte die Rede und forderte die Gegenrede, alles andere als selbstverständlich in unserer Armee jener Tage. Dies ermöglichte es ihm, stets die beste Lösung anzupeilen und die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, um deren reibungsloses Funktionieren zu gewährleisten. So hat er in den siebziger Jahren die «ordre de bataille» der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen total umgekrempelt – ja auf den Kopf gestellt – ohne dass dies auf politischer Ebene oder in den Medien auch nur ansatzweise thematisiert worden wäre. In Anbetracht der auf Minuten reduzierten Vorwarnzeiten bei Angriffen durch moderne Luftkampfverbände konnte die hergebrachte Kommandoordnung nicht mehr genügen. Bolliger führte eine duale Kommandoordnung ein und prägte dazu die Begriffe «Führen zum Einsatz» und «Führen im Einsatz»: Der Entscheid für die Feuerfreigabe war nun nicht mehr Sache des Kommandanten, sondern fiel in die Kompetenz des «Mannes am Drücker», ein in seiner Konsequenz heute kaum mehr nachvollziehbarer Vertrauensbeweis gegenüber dem Milizsoldaten!

Eine weitere prägende Eigenschaft Kurt Bolligers war seine Intransigenz in Bezug auf die Auftragserfüllung. Wenn er bei der Wahl der Mittel und der Planung deren Einführung den breit angelegten Diskurs pflegte, ja forderte, so war er unerbittlich bei der Umsetzung des Entscheides, war dieser erst einmal gefällt. Und diesen Prozess steuerte er nicht vom Schreibtisch aus,

sondern testete die Einsatz- und Führungskonzepte in Manövern und Felddiensten. Er stellte sich direkt hinter den Feuerleitenden in der Waffenstellung, kontrollierte die Lageberichte des Nachrichtenoffiziers im KP, setzte sich neben den Jägerleitoffizier an die Konsole. «Bo is everywhere and anywhere» war damals ein geflügeltes Wort hinsichtlich der Zielerreichung bei den «dunkelblauen» Verbänden! Dank Kurt Bolligers Hartnäckigkeit in der Zielerfüllung wurde die Schweizer Luftverteidigung in den siebziger Jahren zur wohl schlagkräftigsten und wirkungsvollsten weltweit. Bei der Auftragerfüllung im Rahmen des Einsatzes kannte Bolliger kein Pardon und akzeptierte keine Unzulänglichkeit. Da konnte er schneidend scharf werden. Im Dienstbetrieb ausserhalb des Einsatzes herrschte dann allerdings lockere Kameradschaft, Bo war mit den meisten seiner Offiziere, auch den jüngsten, per Du und ordnete sich beim Fassen schön in die Reihe seiner Soldaten ein – das Ausschlagen privilegierender Annehmlichkeiten war sozusagen Bos Markenzeichen.

Nach der Beendigung seiner militärischen Laufbahn zog sich Kurt Bolliger nicht einfach auf den Altenteil zurück, mit seinen 61 Jahren war er dazu noch viel zu dynamisch. Er präsidierte von da an den Stiftungsrat der Rettungsflugwacht, die er im Jahre 1952 im Rahmen der Schweiz. Lebensrettungsgesellschaft (SLRG) als privaten Verein (SRFW) im Freundeskreis um Rudolf Bucher in Twann BE mitbegründet hatte. 1979 wurde dieser Verein in eine, durch breit abgestützte Gönnerbeiträge finanzierte Stiftung umgewandelt, und Kurt Bolliger wurde zu deren ersten Präsidenten gewählt. 1981 wurde die nun als «Rega» firmierende Organisation auf Betreiben ihres Stiftungsratspräsidenten Korporativmitglied des Schweizerischen Roten Kreuzes. Somit war es kein Zufall, dass Kurt Bolliger 1982 zum Präsidenten dieser international tätigen Organisation gewählt wurde. Auch in dieser Eigenschaft war er wieder an vorderster Front tätig, er begab sich persönlich an die Brennpunkte der kriegerischen Auseinandersetzungen, überall dorthin, wo seine Leute weltweit im

Einsatz standen. Über seine Erfahrungen mit den hochkomplexen logistischen Anforderungen der Rotkreuz-Einsätze hat Kurt Bolliger im Rahmen des Symposiums zum Auftakt des ersten Nachdiplomstudiums «Logistik» der damaligen HWV Olten am 24. Februar 1994 unter dem Titel «Humanitäre Missionen stehen und fallen mit der Logistik» aus erster Hand berichtet. Schliesslich präsidierte er zur Zeit des Falls des «eisernen Vorhangs» über Jahre die «Karl Popper-Stiftung», welche sich damals zugunsten der «Osthilfe» engagierte. Von 1981 bis 1989 amtierte er zudem als Gemeindepräsident seiner Wohnortsgemeinde Vechingen BE.

In Zusammenhang mit den Arbeiten der Bergier-Kommission setzte sich Kurt Bolliger Ende der 1990er Jahre intensiv mit den Geschehnissen unseres Landes während des 2. Weltkrieges auseinander. Wie für viele Aktiv-Dienst-Veteranen war es für ihn unerträglich, dass man die Rolle der Schweiz allein aus der Sicht der heute geltenden Werteordnung, ohne Berücksichtigung der damaligen Bedrohungslage und die sich daraus ergebenden Prioritäten, beurteilte. Mit einigen Gesinnungsfreunden gründete er kurzerhand den «Arbeitskreis gelebte Geschichte», mit dem Ziel, die noch präsenten Erinnerungen der Zeitzeugen aus jener Phase existentieller Bedrohung unseres Staatswesens als Vermächtnis und Lehrstück für künftige Generationen zu bewahren. Nun hat Kurt Bolligers grosses Herz aufgehört zu schlagen, sein wacher Geist ist entschlafen, seine aufmunternde Stimme erstummt. Wir alle, die von ihm angeführt und geprägt wurden, die von ihm gelernt haben, alle Dinge, die da kommen mögen, selbstständig und unvoreingenommen anzugehen, denen er beigebracht hat, dass «fordern» und «fördern» nicht nur etymologisch Zwillinge sind, verspüren nach seinem allerletzten «Abträtte» plötzlich eine grosse Leere. Allein, das Wissen um die Nachhaltigkeit seines Wirkens, das in unserem eigenen Wirken weiterlebt, bleibt uns als tröstende Gewissheit.

Überarbeitung des Stationierungskonzeptes

Am 9. Mai 08 kündigte das VBS die Überprüfung des Stationierungskonzeptes der Luftwaffe an, wohl in der Erkenntnis, dass es für Korrekturen nie zu spät sein kann. Leider fallen diese wichtigen Weichenstellungen etwas ungünstig in die Negativschlagzeilen um unsere Armee, denn mit kosmetischen Eingriffen ist das verkorkste VBS-Stationierungskonzept nicht nachhaltig auf Kurs zu bringen. Immerhin geht es darum, rund 26'000 Flugbewegungen von Kampfflugzeugen möglichst lärmgerecht auf die vorhandenen, noch aktiven Flugplätze zu verteilen. Zwar sucht das VBS am 13. Oktober in einer ersten Runde das Gespräch mit den Flugplatzgemeinden, aber spätestens bei der Beschaffung der notwendigen Anzahl Ersatzflugzeuge für die betagten Tiger F-5E muss das Stationierungskonzept als Gesamtes überprüft werden und dazu sind die Flugplatzgemeinden einzubeziehen, die den Abzug der Kampfflugzeuge oder Teile davon bisher als Definitivum betrachtet haben. Eine Reaktivierung von Dübendorf ist teilweise bereits vollzogen, indem einige Flächenflugzeuge wieder von Emmen zur Wiege der schweizerischen Luftfahrt zurückkehrten. Damit erhielt der Flugplatz Dübendorf wieder einen aufgewerteten Status und mit Oberstleutnant Markus Just einen neuen Flugplatzchef. Als Chef Support Flugbetrieb amtiert Silvio Kurmann und als Vertreter der Armasuisse Jürg Grossenbacher. Dübendorf ist aufgrund der auf beiden Standorten vorhandenen Lufttransporteinheiten jetzt nicht mehr Emmen, sondern Alpnach unterstellt.

Die Einlösung der Option 2014 durch den Regierungsrat des Kantons Zürich ist der einzig sinnvolle Weg, den aktuellen Status in ein Providurium zu wandeln und wenn nötig, auszubauen. Somit bliebe der volle Handlungsspielraum und die Flexibilität im Bedarfsfall für die Luftwaffe erhalten, komme, was wolle. Parallel dazu sind die Optionen für eine gemischtwirtschaftliche Nutzung der vorhandenen Infrastruktur offen zu halten und die Ansiedlung von aviatischen Unterhaltsbetrieben voranzutreiben. Dazu ist aber eine gemeinsame Strategie der Initianten des «Luftfahrt-

technologischen Kompetenzzentrums» und des Projektes vom «Airforcezentrum» ausgehend, von hoher Dringlichkeit. Ebenso die damit einhergehende Einbeziehung der Politik. In Anbetracht der starken Aktivitäten für einen Innovationspark auf diversen Ebenen sind Einzelaktionen zu Gunsten gemeinsamer Interessen zurückzustellen. Die hervorragende Studie der beiden MBA-Absolventen Matthias Löchel und Felix H. Boller über eine nachhaltige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf dient hierbei als interessante und wertvolle Grundlage (abrufbar auf www.forum-flugplatz.ch). Der mit erheblichen Staatsbeiträgen finanzierte «Umbau» der Flugzeughalle 3 für das private Projekt «Solarimpuls» ist eine Investition für eine aviatische Weiternutzung danach. Deshalb wäre es mehr als angebracht, weitere Hallen, z.B. Halle 12, so zu sanieren, dass wieder Flugzeuge unserer Luftwaffe untergebracht werden könnten.

Der Stadtpräsident von Dübendorf wurde mehrmals informiert, dass das aktuelle Stationierungskonzept – das übrigens bereits mehrfach angepasst wurde – nicht in Stein gemeisselt ist. Nicht zuletzt im Vorfeld der Franz-Weber-Initiative und im Hinblick auf den Tiger-Teilersatz wurde in zahlreichen Publikationen auf die Wichtigkeit des östlichsten Militärflugplatzes der Schweiz hingewiesen. Im Juni wurde der Stadtpräsident zudem von Luftwaffenseite auf die Überarbeitung des Stationierungskonzeptes und möglicher Konsequenzen aufmerksam gemacht. Kürzlich erhielt der Gesamtstadtrat von Flugplatzverantwortlichen nochmals einen Überblick über die aktuelle Situation und mögliche Szenarien. Enttäuschend ist deshalb dass sich Lothar Ziörjen trotzdem vor den Karren notorischer Flugplatzgegner, wie der SP Dübendorf, spannen lässt und an deren Veranstaltung vom 3. Sept. 08 teilnimmt. Er wäre gut beraten, seine einseitige Fokussierung auf einen «Innovationspark» wieder fallen zu lassen!

Die jüngsten Ereignisse im Kaukasus führen uns wieder bitter vor Augen, dass sich die Geschichte wiederholt! Einen Flugplatz ohne Not zu opfern, ist mit nichts zu rechtfertigen. Und eine solche Not herrscht wirklich nicht! PB



«Was, wenn der Flugplatz Dübendorf zum Naturpark umgenutzt wird? Landen dann kleine Chinesen in Kloten?»

Markus Gisel, Kindhausen ZH

Mit solchen, auf den ersten Blick provokativ betitelten Inseraten, ganzseitig aufgemacht, versucht eine grosse Schweizer Tageszeitung auf sich aufmerksam zu machen. Nur, so frage ich mich, wäre dies denn so unsinnig? Natürlich nur auf den ersten Teil der Frage bezogen und nur dann, wenn der Flugplatz tatsächlich nicht mehr von der Luftwaffe gebraucht würde! Schliesslich gibt es ja auch Leute, die wollen zumindest einen grossen Teil des Geländes zubetonieren um in der Gegend ca. 25'000 neue Arbeitsplätze anzusiedeln und entsprechend viele Wohnungen zu bauen. Da wäre mir ein riesiger Park, eine grüne Oase, schon lieber! Aber halt, da hätte ich doch noch eine Idee. Ja – wenn wir doch gerade mal beim spekulieren über die Zukunft des Flugplatzes sind. Warum behält der Bund den Flugplatz nicht? Selbst dann, wenn dieser einstweilen nicht mehr für militärische Zwecke benötigt würde. Umgenutzt und wertvolles Gut zerstört ist schneller, als man denkt – eine im Bedarfsfall nötige Wiederinstallation schlechthin unmöglich!

Ersatzbeschaffung, sofern in der Region überhaupt verfügbar und innert angemessener Zeit realisierbar, sündhaft teuer! Demgegenüber konnte der Bund anno 1918 das Areal zum Preis von sage und schreibe Fr. 380'000. — erwerben!¹

Die von Befürwortern der Variante «Nationaler Forschungs- und Innovationspark» ins Feld geführte «Wertvermehrung» würde aller Wahrscheinlichkeit nach mehr als zunichte gemacht!

Bereits jetzt steht auf dem Gelände das Schweizerische Flieger- und Flabmuseum. Doch was ist ein Fliegermuseum ohne zugehörige Piste? Ein Ort, wo die Exponate nur statisch ausgestellt werden können. Etwa so, wie ein Zoo in dem es nur ausgestopfte Tiere zu sehen gibt. Sie haben recht, nur eine halbe Sache! Zudem handelt es sich beim Flugplatz Dübendorf immerhin um die Wiege der schweizerischen Luftfahrt. Von hier starteten nicht «nur» unsere

Militärfieger, Flugpioniere wie Oskar Bider, Walter Mittelholzer und wie sie alle hiessen – nein, auch unsere ersten Verkehrsflugzeuge haben hier auf dem Weg in fast alle Welt abgehoben. Ob man's glaubt oder nicht – Dübendorf war einst das Tor der Schweiz zur grossen weiten Welt. The Swiss Gateway! Und das soll nach dem Willen gewisser Leute demnächst, nach etwas mehr als hundert Jahren, einfach verschwinden?! Deshalb, die etwas visionäre Frage sei erlaubt – **«was, wenn der Flugplatz Dübendorf zum «Nationalen Erbe» gemacht würde? Wenn man die teils historischen Hallen, Abfertigungsgebäude und technischen Anlagen unter Schutz stellen und der Nachwelt erhalten würde?!»**

Dann hätten wir zwar keinen Naturpark zum Flanieren, dafür aber einen grossen grünen Vegetationsfleck inmitten des Glattals, welcher unzähligen Pflanzen und Tieren wie bisher als Reduit in unserer urbanisierten Welt dienen könnte. Zugegeben, ganz ohne Fluglärm würde dies nicht abgehen. Um so etwas zu finanzieren, müsste ein massvoller Flugbetrieb aufrechterhalten bleiben, nicht nur durch die bereits auf dem Flugplatz ansässige REGA und die JU-AIR, sondern auch durch andere Nutzer. Zusätzliche aviatische Betriebe und Organisationen müssten angesiedelt werden. Dies sollte aber niemandem kalte Schauer über den Rücken jagen. Die Triebwerke moderner Business-Jets und Turbo-Props sind leiser als der Rasenmäher Ihres Nachbarn. Oder – Hand aufs Herz – haben Sie etwa während des letzten WEFs die Jets, welche in Dübendorf starteten und landeten überhaupt bemerkt?! Es wäre schön, wenn sich möglichst viele Einwohner der Anrainergemeinden mit dieser oder ähnlichen Ideen anfreunden könnten und dies ihre Stadt- und/oder Gemeindevertreter auch wissen liessen.

¹ Quelle: „Zur Entstehungsgeschichte des Flugplatzes Dübendorf von 1909 bis 1914“, Autor: Fritz Käser.

Nachbrenner

Motorisierte Schützendivisionen der russischen Streitkräfte greifen – offensichtlich generalstabsmässig vorbereitet – und quasi aus dem Stand - Georgien an. Das mechanisierte Kampfverfahren entspricht dabei ursprünglicher und im Westen von vielen verloren geglaubter sowjetischer Doktrin punkto Gliederung und Angriff. Wenig bis nichts somit in «asymmetrischer Kampfführung» gemäss der in Mode gekommenen Sicherheitsterminologie, viel dagegen von klassischer mechanisierter Gefechtstechnik, die auf Überraschung, überlegenen Kräfteinsatz, Raschheit und

Schwergewichtsbildung setzt; und dies vier bis fünf Flugstunden von der Schweiz entfernt.

Es bleibt zu hoffen, dass solche nach vielen Armeereformen vergessene Eventualitäten in den durch «Peacekeeping» gewaschenen Hirnen unserer Armeepaner und Militärstrategen einen neuen Stellenwert finden werden. Ist die De-Mechanisierung unserer Armee (weniger Panzer und Artillerie) und die stattdessen beschlossene Verlagerung hin zu infanteristischer Raumsicherung, Friedensförderung und Katastropheneinsatz wirklich der militärischen Weisheit letzter Schluss, wenn es um den «Fall der Fälle» auch für unser Land geht? Rolf Hartl, Egglisau.

Souveräne Landesverteidigung in Gefahr

Jacqueline Hofer

Präsidentin der SVP Frauen Kanton Zürich und Vorstandsmitglied Forum Flugplatz Dübendorf

Die SVP Frauen Kanton Zürich setzen sich für eine souveräne Landesverteidigung ein. Gerade die Schweizer Luftwaffe leistet tagtäglich einen sinnvollen und entscheidenden Beitrag zur Sicherheit und Souveränität unseres Landes. Der Schutz der eigenen Bevölkerung vor fremder Gewalt gehört zu einer der wichtigsten Aufgaben unseres Staates. Die schweizerische Landesverteidigung ist eine Kernaufgabe.

Es ist äusserst bedenklich, dass wir mehr und mehr von einer souveränen Landesverteidigung abrücken. Dass die rot-grünen Parteien jede Gelegenheit nutzen, um Stimmung gegen die Armee bzw. die schweizerische Landesverteidigung zu machen, ist bekannt. Offensichtlich wird der stabile und friedliche Zustand in der Schweiz von Linksaktivisten als ein schon immer da gewesenes Selbstverständnis angesehen, dies in Aberkennung der Geschichtsschreibung und der weltweiten täglichen Vorkommnisse. Gerade die neuen Bedrohungsformen verlangen ein realistisches und kritisches Selbstbewusstsein. Was man früher als Kriegsführung bezeichnete, nennt man heute Friedenserhaltung. Die Bedeutung bleibt gleich.

Unsere Neutralität und die Souveränität zeichnen die Schweiz aus und haben höchste Priorität!

Innovationspark auf dem Militärflugplatz Dübendorf – ein kostspieliges Luftschloss?

Seit mehreren Jahren weckt das riesige Gelände des Militärflugplatzes Dübendorf, das nach wie vor eine strategische Reserve der schweizerischen Landesverteidigung und Eigentum des Bundes ist, bei verschiedenen politischen Exponenten Visionen und Innovationen. Vergessen scheint, dass die fehlenden Infrastrukturen der Luftwaffe bereits heute landesweit ein grosses Problem sind, dem ist höchste Beachtung zu schenken.

Die modernen Bedrohungsformen erfordern eine glaubwürdige Miliz- und Landesverteidigung. Wir brauchen ein breit abgestütztes Stationierungskonzept. Aus diesen Gründen können wir auf das betriebstaugliche Pistensystem mit der dazugehörigen Flughafenstruktur in Dübendorf nicht verzichten. Die parlamentarischen Vorstösse der Nationalräte Adrian Amstutz und Thomas Hurter sind noch hängig. Beide verlangen eine Optimierung des Stationierungskonzeptes der Luftwaffe. Die diesbezüglichen Entscheide des VBS stehen noch aus.

An der kürzlich durchgeführten Informationsveranstaltung «Präsentation der Idee eines Innovationsparkes» in Dübendorf versuchte man mittels hochkarätigen Rednern der Bevölkerung

und dem Gewerbe vorbehaltlos zu vermitteln, dass ein nationaler Innovationspark in Dübendorf eine absolute Bereicherung für Dübendorf wäre. Spätestens bei der Evaluation des Standortes hätte man feststellen müssen, dass man die Wiege der Schweizer Luftfahrt nicht einfach so überbauen kann. Zudem besteht laut „economiesuisse“ kein Bedarf für einen weiteren Innovationspark. Es bestehen schon 60 in der Schweiz.

Erfolg des Innovationsparkes von einer grosszügigen Spende des Staates abhängig

Bei einer kritischen Beurteilung des Projektes in Dübendorf stellt man zudem fest, dass für diese Planung immense Kosten gesprochen wurden, dies in Kenntnis davon, dass das betroffene Areal dem Bund gehört und ohne Einbezug der lokalen Bevölkerung und des Gewerbes. Dass man so mit öffentlichen Geldern nicht umgehen kann, die tragenden Konsequenzen für die schweizerische Landesverteidigung bei einer Überbauung des Areals des Militärflugplatzes verschwiegen hat und gar in einer Vorpreschaktion den Bundesrat zur Beurteilung der erwähnten Planung miteinbezogen hat, ist unverständlich.

Ein zentralistischer Entscheid, der darauf aufgebaut ist, ein Projekt zu realisieren, das vom Bund mitfinanziert werden soll. Konkret solle der Bund Grundstücke im Wert von rund Fr. 400 Mio. aus dem VBS-Bestand als Schenkung an die Stiftung Forschung Schweiz überlassen und sich als Mitträger für die strategische Führung der Stiftung verantwortlich zeichnen. Die schrittweise Umnutzung des Militärflugplatzes, sei dann möglich, wenn die politischen Akteure Bund (Schenkung Grundstücke), Kantone und Gemeinden entsprechende Entscheide fällen würden.

Zudem hat der öffentliche Verkehr in der Agglomeration des Militärflugplatzes Dübendorf bereits heute seine maximale Kapazität erreicht. Die Lösung der bestehenden Verkehrsproblematik ist aufgrund der linken Verkehrspolitik beinahe unmöglich. Das Ziel der Verflüssigung des Verkehrs steht, im klaren Gegensatz zur bestehenden Blockierung, noch in weiter Ferne.

Der Schutz der Bevölkerung und unseres Landes vor fremder Gewalt gehört zu den wichtigsten Aufgaben unseres Staates. Aus diesem Grund setzen sich die SVP Frauen Kanton Zürich für einen sicheren Luftraum, eine starke Luftwaffe und somit für ein optimiertes Stationierungskonzept, das die bestehenden Militärflugplätze inkl. Reserven beinhaltet. Die Einsatzbereitschaft unserer Luftwaffe bzw. die Sicherheit und Neutralität unseres Landes muss gewährleistet sein. Dies hat höchste Priorität!

Das «meisterhafte» Verhandlungsgeschick des Bundesrates Moritz Leuenberger

(aus Skynews, März 2008)

«Die Schweiz bezahlt 50 Millionen Euro oder über 80 Millionen Franken an die Elektrifizierung einer Bahnlinie im Allgäu – als Vorfinanzierung, die bis 2025 zurückbezahlt werden soll. Weshalb? Die Antwort aus dem Departement Leuenberger: Weil damit die Reisezeit von Zürich nach München um eine Stunde auf dreieinviertel Stunden verkürzt wird – und: Weil die Bahn im Personenverkehr gegenüber dem Automobilverkehr und der Luftfahrt konkurrenzfähiger werden soll.

Dagegen wäre eigentlich nichts einzuwenden, wenn es nicht

just jenes Deutschland beträfe, das der Skyguide nicht einmal alle Leistungen abgilt und jährlich so zweistellige Millionenbeiträge spart. Und ist es nicht auch Deutschland, welches dem Flughafen Zürich seit Jahren ein An- und Abflugsystem diktiert, das jedes Jahr Verspätungen und Treibstoffkosten in der Höhe von zweistelligen Millionenbeträgen verursacht? Und wer profitiert vom Zürcher Flughafen am meisten? Airlines in deutschen Händen wie Swiss, Lufthansa, Air Berlin und neuerdings auch Edelweiss Air.

Und genau diesem Deutschland zahlt die Schweiz 80 Millionen Franken an eine Bahnlinie – mit dem Segen unseres Verkehrsministers. Hat er sich einmal mehr über den Tisch ziehen lassen?

Stadträtliches Trauerspiel

Am 4. Februar 2008 begründete der Stadtrat anlässlich der öffentlichen Gemeinderatssitzung, seinen Entscheid betr. Schliessung des Flugplatzes. Das Protokoll kann auf www.forum-flugplatz.ch eingesehen werden. Die Begründung des Dübendorfer Stadtpräsidenten Lothar Ziörjen stützt sich teilweise auf Vermutungen und Annahmen, aber sie soll vor allem die vollzogene «Wendehalspolitik» und die einseitige Stellungnahme zur Grossüberbauung von Nationalrat Ruedi Noser untermauern. Es lohnt sich nicht, an dieser Stelle weiter darauf einzugehen, der stadträtliche Stellungsbezug gegen den Flugplatz, und die Luftwaffe schlechthin, ist beschämend genug. Eine Stadt, die den wirtschaftlichen Aufstieg und die europaweite Bekanntheit weitgehend ihrem Militärflugplatz verdankt, hat wirklich Besseres verdient, als die stadträtliche Verteufelung aller von Menschenhand gesteuerten Flugobjekte. Die Idee einer Grossüberbauung auf einer hunderte von Millionen Franken teuren aviatischen Infrastruktur wird nicht nur in einschlägigen Kreisen als veritabler Schildbürgerstreich bezeichnet. Interessant ist nun das Statement des Stadtpräsidenten, wonach die nun vom VBS verlangte Umsetzung des Stationierungskonzeptes der bisherigen Position des Stadtrates von Dübendorf entspricht. Das ist natürlich absoluter Unsinn und eine Verdrehung der bisherigen Haltung. Das Stationierungskonzept wurde vom selben Stadtpräsidenten bis zur Nacht-und-Nebel-Aktion vom 17. Dezember 07 noch als falsch beurteilt und unter Federführung der Taskforce bekämpft. Ja, der Kampf gegen die Schliessung des Flugplatzes wurde mit einem Beitrag der Stadt Dübendorf von 30'000 Franken unterstützt. Besser lässt sich ein Wendemanöver nicht dokumentieren. Dass die Sozialdemokratische Partei Dübendorf dem stadträtlichen Ansinnen mit Freude zjubelt, ist weiter nicht verwunderlich. Zum einen ist die SP Dübendorf

seit je gegen den Militärflugplatz und gegen eine aviatische Nutzung, zum anderen unterstützte die SP im Jahr 2006 die Kandidatur von Lothar Ziörjen zum Stadtpräsidenten. Eine Illusion zu glauben, der Gewählte würde sich bei Gelegenheit nicht erkenntlich zeigen. Dass die Demokratischen Partei (DP), entgegen früheren Verlautbarungen, jetzt auch noch das Gedankengut der notorischen Flugplatzgegner übernimmt, ist zwar ein Schlag ins Gesicht, aber angesichts der Parteizugehörigkeit des Stadtpräsidenten keine Überraschung mehr.

Von der GEU/GLP ist auch nichts anderes zu erwarten. Das lokale Gedankengut der Flugplatzgegner lässt sich durch das Doppelmandat von Martin Bäumle als Stadt- und Nationalrat hervorragend – wie schon mehrfach geschehen – in Bundesbern einbringen.

Der Präsident der SVP-Ortspartei, Orlando Wyss, hat sich mit einer Fraktionserklärung im Gemeinderat für den Flugplatz stark gemacht. Es ist zu hoffen, dass sich die beiden anderen grösseren Parteien FDP und CVP, als auch die SD, EDU und EVP den Bemühungen der Luftwaffe anschliessen werden, den Flugplatz als strategische Reserve im Inventar des VBS zu behalten. Die Überarbeitung des Stationierungskonzeptes ist derzeit im Gange und die Chancen für den Flugplatz Dübendorf sind nach wie vor intakt.

Zum Spatenstich der 3. Bauetappe der Glattalbahn verkündete der Stadtpräsident am 10. Juli 08: «Dort wo die Bahnhöfe sind, geht die Post ab.» Alles klar, aber man darf sich wohl fragen, um wie viel mehr denn auf einem Flugplatz die Post abgeht? Sicher ist, das Forum Flugplatz wird als einer der grösseren Dübendorfer Vereine das Verhalten der Parteien und der Volksvertreter zum Flugplatz genau beobachten und sich im kommenden Wahlkampf entsprechend einbringen. PB

Wasser predigen und Wein trinken

Es soll Leute und sogar Politiker/Innen geben, die dem grünliberalen Dübendorfer Stadt- und Nationalrat Martin Bäumle aus unerklärlichen Gründen eine moderat bürgerliche Politik nachsagen. Es sei den derart «Geblendeten» nun wärmstens ein Blick in das www.parlarating.ch empfohlen, das Bäumles Nähe zum linksgrünen Parteienspektrum ungeschönt offenbart, denn weder eine CVP/FDP und schon gar nicht ein(e) SVP-Politiker/In kommt nur annähernd zu seinem Wert von 4.3 links des Mitte-Meridians. Oder gründet die Aussage besagter Leute auf der Tatsache, dass sein Kollege im Nationalrat, Bastien Girod von den Grünen, eine Volksinitiative gegen Offroader vom Zaun riss, während sich unser hiesiger Stadtrat am 14. Juni für seine Freizeitbeschäftigung ein neues Motorrad der obersten Leistungsklasse anschaffte? Was für Autofahrer seit vielen Jahren eine Selbstverständlichkeit darstellt, ist für M. Bäumle eine besondere Erwähnung in der Sendung «Sonntalk» vom 15. Juni wert, nämlich die, dass sein BMW R12R über einen Katalysator verfüge.

Am 7. November hat Bastien Girod übrigens seinen Rücktritt aus dem Zürcher Gemeinderat zugunsten des Nationalratsmandats erklärt. Das spricht immerhin für ihn. Ob wohl der «Berufspolitiker» M. Bäumle, der noch nie dem harten Wind des privatwirtschaftlichen Broterwerbs ausgesetzt war, sein noch anspruchsvolleres Doppelmandat (Stadt- und Nationalrat) ebenfalls in Frage stellt?

Stattdessen schießt er im grossen Rat zu Bern mit allen Rohren gegen den Militärflugplatz, etwa in der nationalrätlichen Fragestunde vom 9. Juni 08 unter dem Titel «Zivile Flüge in Dübendorf während der Euro 08»:

1. Wer hat entschieden, dass während der Euro 08 auf dem Militärflugplatz Dübendorf nicht nur Flugzeuge abgestellt, sondern auch Passagiere abgefertigt werden?
2. Warum wurde das seit Jahren geltende Versprechen, solche Entscheide nur mit Zustimmung der drei Anrainergemeinden zu bewilligen, gebrochen, und warum wurden die Behörden erst nachträglich informiert?

3. Kann der Bundesrat versprechen, dass er die Gemeinden zukünftig wieder wie Partner behandeln wird und ihre Zustimmung für solche «Anlässe» einholen wird?

Antwort des Bundesrates:

Wie die Erfahrungen am WEF zeigen, braucht Unique für einen Grossanlass wie die Euro 08 bei Parkengpässen auf dem Flughafen Kloten eine Ausweichmöglichkeit. Aus diesem Grund hat die Luftwaffe in Absprache mit Unique ein Dispositiv erarbeitet, damit Flugzeuge während der Euro 08 bei Bedarf zum Parkieren auf den nahen Flugplatz Dübendorf ausweichen können. Eine Abfertigung von Passagieren auf dem Militärflugplatz Dübendorf hingegen ist nicht vorgesehen. Zurzeit sind acht Business-Jets angemeldet, die alle ihre Passagiere in Kloten ausladen und anschliessend durch ihre Besatzungen nach Dübendorf überfliegen werden (analog WEF).

Für die Erfüllung von partnerschaftlichen Aufträgen (z.B. Giga-thon) wurden die Gemeinden jeweils konsultiert; dies soll auch in Zukunft so bleiben. Wenn der Bund jedoch hoheitliche Aufgaben zu erfüllen hat, werden die Gemeinden und Behörden gemäss gängiger Praxis informiert. Dies war auch im vom Fragesteller aufgeworfenen Fall geschehen.

Kommentar:

Die gestellten Fragen, die ohne Zweifel mit dem Dübendorfer Stadtpräsidenten abgesprochen wurden, unterstellen der Luftwaffe unredliches Verhalten. M. Bäumle und Stadtpräsident Lothar Ziörjen sei jedoch in Erinnerung gerufen, dass exakt sie es waren, die mit ihrem eigenmächtigen Vorstoss am 17. Dezember 07 die Spielregeln auf massivste Weise verletzt haben, ohne irgendwelche vorgängige Konsultation mit der Flugplatzleitung!

Die Nacht-und-Nebel-Briefaktion der Anrainergemeinden an den Bundesrat, der die Einstellung jeglichen Flugbetriebes nach 2014 verlangt, wird nicht so bald vergessen sein. Dafür werden wir selbstverständlich besorgt sein! PB

Stellungnahme des Naturschutzvereins...

Frage:

Wie Sie wissen, findet derzeit eine Diskussion über die Nutzung des Flugplatzes statt. Es würde uns in diesem Zusammenhang interessieren, wie sich der Naturschutzverein dazu stellt, wenn der Flugplatz dereinst überbaut werden soll?

Die zahlreiche Ansiedlung von diversen Vogelarten ist eine direkte Folge der weiträumigen Freihaltung dieser grünen Oase. Eine schleichende Verbauung hätte zweifellos sehr grosse negative Konsequenzen.

Antwort des Präsidenten R. Attinger vom 17. März 2008:

Das Beste für den Schutz der Vögel ist ein vielfältiger und unterschiedlich strukturierter Lebensraum mit Feuchtbiotopen, Hecken, Feldgehölzen, Naturwiesen, Obstgärten etc. etc. Davon ist auf dem heutigen Flugplatzareal nichts zu sehen. Ich kann mir vorstellen, dass bei einer massvollen Überbauung am Flugplatzrand genügend Grünfläche ausgeschieden und geschützt werden könnte, so dass dann eine parkähnliche Landschaft entstehen könnte, an der die heimische Fauna (die nicht nur aus Vögeln besteht) mehr Freude hätte als an der heutigen grünen Einöde. Im Übrigen sollten wir uns bewusst sein, dass gerade in Dübendorf die Anliegen des Naturschutzes an Grenzen stossen, gehören wir doch zur Wirtschaftsmetropole Nr. 1 der Schweiz, von der ein gewaltiger Druck auf Landreserven ausgeht.

... und die Aussage eines Feldornithologen

Laut einem Fachmann des Vogelschutzvereins Wangen-Brütisellen und Dietlikon sowie einem Sachverständigen der Vogelwarte Sempach ist der wichtigste Punkt für den Schutz und Erhalt einer intakten Vogelwelt ein von Menschen und Hunden geschütztes Gebiet. Die Artenvielfalt ist abhängig vom Schutz des Brutverhaltens, so sind auf dem Dübendorfer Flugplatzgelände auch seltene Vogelarten anzutreffen. Beobachtet wurden u.a. Grauammern, Nachtigall, Sumpfrohrsänger als auch die Wiesentaler, besser bekannt als Wachtelkönig. Allen bekannt natürlich die zahlreichen Greifvögel, wie Rot- und Schwarzmilan, Bussard als auch zahlreiche Störche und Graureiher. Eine parkähnliche Landschaft, die von Menschen und Hunden jeweils genutzt wird, ist Gift für den Schutz der Vogelwelt und Artenvielfalt. Insofern müssten sich alle Ornithologen über die seltsamen Äusserungen des Präsidenten des Naturschutzvereins Dübendorf konsterniert die Augen reiben.

Unser Mitglied Markus Gisel hat beim Fachstellenleiter Naturschutz der Baudirektion Kanton Zürich nachgefragt, und die Antwort erhalten: «Im Areal des heutigen Flugplatzes Dübendorf sind keine Inventarobjekte von kantonaler Bedeutung eingetragen. Im Entwurf des Inventars der Trockenwiesen und Weiden (TWW) von nationaler Bedeutung sind Wiesenflächen am Pistenrand enthalten.» Auf die Frage, ob denn nicht bekannt sei, welche Spezies sich auf dem weiträumigen Gelände des heutigen Flugplatzes heimisch gemacht haben und ob es dort allenfalls seltene oder gar vom Aussterben bedrohte Tier- und/oder Pflanzenarten gäbe, kam die Stellungnahme: «So ist es, zumin-

dest sind uns, abgesehen von den genannten Magerwiesen, keine weiteren wertvollen Lebensräume und Arten bekannt. Dennoch ist natürlich eine so grosse offene, unüberbaute Fläche, mitten im Agglomerationsgebiet für verschiedenste Arten nutzbar, darunter können auch bedrohte Arten sein, nur fehlen uns die genauen Daten dazu».

Schade, dass eine Fachstelle offensichtlich kein grösseres Interesse hat, denn Sachverhalt zu klären. Vielleicht ist zu klären, was den wirklich die Aufgabe dieser Stelle ist?

Bemerkenswerte Aussagen von Rolf Schäuble, Chef der Bâloise

(Weltwoche Nr. 9.2008)

Die Schuld der öffentlichen Hand beträgt einiges über 300 Milliarden Franken. *Was kann man tun?* Ich sehe nur zwei realistische Varianten: entweder eine Hyperinflation oder Kriegszustände, wo man dann Tabula rasa macht und sagt: «Wir fangen wieder vorne an.» Mit normalen Mitteln, nämlich Verzinsung und Abzahlen, sehe ich kaum eine Chance.

Man könnte eine Liste mit allen Parlamentariern erstellen, die zeigt, wie viel jeder an Bundessteuern bezahlt. Zwei Drittel der Schweizer zahlen ja sowieso keine. Mittels dieser Liste würde man dann sehen, dass bestimmte Politiker zwar kaum Steuern an den Staat abliefern, dafür aber immer dort anzutreffen sind, wo es darum geht, Ausgaben zu generieren.... Aber durch den Familiennachzug sind auch Leute in die Schweiz gekommen, die unser Sozialsystem gewaltig belasten. Wenn Sie die Schulen dazunehmen, wo in einzelnen Primarklassen nur noch drei Schweizer sitzen, und die Kosten für Integrationsmassnahmen betrachten - dann sehen Sie die Dimension des Problems.

Zürcher Regierung fordert vom VBS Verlängerung des Flugbetriebes

Die Zürcher Regierung hat das VBS aufgefordert, den Betrieb des Militärflugplatzes Dübendorf als Helikopter- und Lufttransportbasis um vier Jahre hinaus bis ins Jahr 2014 zu verlängern.

Der Regierungsrat fordert das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS auf, den Betrieb des Militärflugplatzes Dübendorf bis 2014 als Helikopter- und Lufttransportbasis zu verlängern.

Gemäss Stationierungskonzept der Armee vom Juli 2005 benötigt die Luftwaffe den Militärflugplatz Dübendorf mittelfristig nicht mehr. Bereits Ende 2005 wurde der Betrieb mit militärischen Jet-Flugzeugen eingestellt. Nachdem die Aufhebung des Flugplatzes ursprünglich per Ende 2007 erfolgen sollte, einigten sich Bund und Kanton Zürich darauf, dass der Militärflugplatz noch bis 2010 als Helikopter- und Lufttransportbasis mit möglicher Nutzung durch Flächenflugzeuge betrieben wird, wobei eine Option auf Verlängerung bis längstens 2014 besteht. Der Regierungsrat hat nun dem VBS mitgeteilt, dass er erwartet, dass diese Option verwirklicht wird.

Beitrittserklärung

Anmeldung:

Hiermit beantrage ich, dem Verein Forum Flugplatz Dübendorf beizutreten und bestätige gleichzeitig, nicht Mitglied der GSoA oder einer ähnlichen, gegen unsere Luftwaffe oder Landesverteidigung gerichteten Organisation zu sein. Bitte senden Sie diese Anmeldung an nachstehende Adresse (mit gleichzeitiger Einzahlung des Mitglieder-Jahresbeitrages von Fr. 25.- auf unser Postkonto).

Adresse:

Name: Vorname:
Strasse: PLZ / Ort:
Telefon P: Telefon G:
Unterschrift: Datum: Mail:

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