



Eingabe Vernehmlassung Sachplan Militär (SPM) 2007

Anhang zum Alternativen Stationierungskonzept

an das

Generalsekretariat VBS
Raum und Umwelt VBS
Maulbeerstrasse 9
3003 Bern
eingeschrieben

Taskforce Flugplatz Dübendorf

Postfach 1085, 8600 Dübendorf

AVIA (Offiziere der Luftwaffe) Sektion Zürich - Forum Flugplatz Dübendorf
Personalverband des Bundes (PVB) Sektion Dübendorf - Unteroffiziersverein Dübendorf
Kantonaler Unteroffiziersverband ZH/SH



Eingabe / Änderungsvorschlag

Eingabe / Änderungsvorschlag zur Prüfung und Umsetzung:

Wir unterbreiten Ihnen folgende Äusserungen / Anregungen zur wohlwollenden Prüfung und Umsetzung:

1. Die Verabschiedung des Sachplan Militär (SPM) durch den Bundesrat ist so lange herauszuschieben, bis die parlamentarische Initiative 05.447 «Optimierung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe» im Parlament behandelt wurde;
2. Eventualiter bzw. zudem ist der SPM hinsichtlich der Flugbewegungen gemäss Fluglärmrechnung zu überarbeiten und mindestens wie folgt anzupassen:

a. Unter Beibehaltung der bestehenden Flugplätze

Flz / Airbase	Payerne	Sion	Meiringen	Emmen
TIGER Teilersatz	8000	2000	1100	
HORNET F/A-18	8000	2000	2900	
Total Bewegungen je Airbase	16000	4000	4000	2800

b. Unter Beibehaltung der bestehenden Flugplätze und der Reaktivierung des Jet-Flugbetriebs in Dübendorf

Flz / Airbase	Payerne	Sion	Meiringen	Emmen	Dübendorf
TIGER Teilersatz	6000	1500	1000		2500
HORNET F/A-18	6000	1500	3000		2500
Total Bewegungen je Airbase	12000	3000	4000	2800	5000



Begründung

I. Formelles

1. Das Amt für Raumordnung und Vermessung hat mittels amtlichen Publikationen eingeladen, Äusserungen und Anregungen zum Entwurf Sachplan Militär bis zum 3. Juli 2007 schriftlich einzureichen. Die vorliegende Eingabe erfolgt fristgerecht.
2. Aktivlegitimiert zur Einreichung von Äusserungen und Anregungen zum Entwurf Sachplan Militär sind Privatpersonen sowie Körperschaften des öffentlichen und privaten Rechts. Die Unterzeichner dieser Eingabe sind Privatpersonen bzw. Vertreter von Körperschaften des öffentlichen bzw. privaten Rechts und damit aktivlegitimiert.

II. Materielles

Zu Ziffer 1 der Eingabe:

3. Gemäss Ziffer 1.3 SPM bildet das Stationierungskonzept der Armee, welches vom Departementsbereich Verteidigung am 1. Juni 2005 verabschiedet wurde, die Grundlage für die Sachplananpassung bzw. den SPM.
4. Im Zusammenhang mit diesem Stationierungskonzept wurde am 7. Oktober 2005 die parlamentarische Initiative «Optimierung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe» gestützt auf Art. 160 Abs. 1 BV und Art. 107 Parlamentsgesetz rechtsgültig eingereicht.
5. Diese wurde in der Folge erst von der Sicherheitspolitischen Kommission behandelt, danach aber «auf Eis gelegt». An ihrer Stelle wurden später eingereichte parlamentarische Initiativen bereits behandelt, ebenso auch die Initiative von Franz Weber.
6. In der Fragestunde Nationalrat – Sommersession 2007 – Zehnte Sitzung vom 18. Juni 2007 wurde von Nationalrat Max Binder die Frage eingereicht, ob der SPM definitiv festgelegt werden kann, bevor die parlamentarische Initiative 05.447 «Optimierung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe» im Nationalrat behandelt ist.
7. Bundesrat Samuel Schmid liess die Frage wie folgt beantworten: «Aufgrund der geltenden Kompetenzordnung kann der Bundesrat den Sachplan Militär verabschieden, bevor die angesprochene parlamentarische Initiative in Ihrem Rat behandelt worden ist. Die Einreichung einer parlamentarischen Initiative entfaltet keine suspensive Wirkung. Mit der laufenden Anpassung des Sachplans Militär wird das heute gültige und teilweise bereits umgesetzte Stationierungskonzept der Armee raumplanerisch abgestimmt. Sollte nun das Stationierungskonzept als Ganzes oder Teile davon zu einem späteren Zeitpunkt geändert werden, wäre eine erneute Anpassung des Sachplans Militär nötig und auch möglich.“»
8. Auch wenn der parlamentarischen Initiative grundsätzlich keine suspensive Wirkung zukommt, so ist es absolut unpraktikabel, aufwendig und unnötig kostspielig, wenn in einer späteren Phase die Richtplanung wieder retour korrigiert werden müsste. Nachdem es beim SPM keinesfalls um eine dringliche Angelegenheit handelt, ist gemäss Antrag Ziffer 1 zu verfahren.



Begründung

Zu Ziffer 2 der Eingabe:

9. Gemäss Art. 58 Abs. 2 BV dient die Armee der Kriegsverhinderung und trägt bei zur Erhaltung des Friedens; sie verteidigt das Land und seine Bevölkerung. Sie unterstützt die zivilen Behörden bei der Abwehr schwerwiegender Bedrohungen der inneren Sicherheit und bei der Bewältigung anderer ausserordentlichen Lagen.
10. Aus diesem Verfassungsauftrag ergeben sich folgende strategische Aufgaben für die Armee:
 - Friedensunterstützung und Krisenbewältigung: Beitrag der Schweiz zu multilateralen Sicherheitsstrukturen im Rahmen von «Sicherheit durch Kooperation».
 - Raumsicherung und Verteidigung: Fähigkeit, die Bevölkerung und das eigene Territorium einschliesslich des Luftraums der Schweiz zu sichern und zu verteidigen
 - Existenzsicherung: Katastrophenschutz und -hilfe als Unterstützung der zivilen Behörden
11. Diese strategischen Aufgaben umgesetzt auf die Luftwaffe bedeuten insbesondere:
 - Lufttransporte im In- und Ausland: Transport, Versorgung und Luftmobilität eigener Truppen vor Ort, gegebenenfalls Rückschaffung von Schweizer Bürgerinnen und Bürgern
 - Erreichen der Luftüberlegenheit allenfalls Beitrag dazu - über dem Einsatzgebiet der eigenen Truppen: Aufgabenwahrnehmung im Rahmen der Verteidigung
 - Schutz des Luftraums: Luftpolizeidienst und Beibehaltung der Fähigkeit zur Luftkriegsführung
 - Rettungstransporte: Personenrettung und Transporte von Rettungsteams bei Natur- und Zivilisationskatastrophen
12. Damit die Luftwaffe diese Pflichten bzw. den erwähnten verfassungsmässigen Auftrag erfüllen kann, benötigt sie Personal (Piloten); Material (Luftfahrzeuge) und Infrastruktur (Flugplätze).
13. Die nachfolgenden ohnehin recht komplexen Ausführungen beschränken sich der Einfachheit halber auf die Themen Kampfpiloten, Jetbetrieb und die dafür vorgesehenen militärischen Flugplätze hinsichtlich Training (also ohne Echteinsätze) in der Schweiz.
14. Der minimale Bestand für die Erfüllung des verfassungsmässigen Auftrags durch die Luftwaffe darf den Bestand von 60¹ bis 70 Kampfflugzeuge (inkl. die bereits vorhandenen 33 HORNET F/A-18) nicht unterschreiten.

1) NZZ-Interview mit Div M.Gygax, C Ei LW, 28.Dezember 2006: «Können F-5 Jets noch länger vermietet werden?». Zitat: *Überdies gab Div Gygax zu bedenken, dass angesichts der engen geographischen Verhältnisse der Schweiz und der daraus resultierenden kurzen Alarmzeiten stets eine ausreichende Präsenz im Luftraum nötig sei, was ebenfalls für einen Bestand von 60 bis 70 Kampfflugzeugen spräche.*

Facts-Interview Nr. 7 / 2002 mit KKdt Christoph Keckeis, damals Chef Operationen der Luftwaffe, unter dem Titel: «Im Luftraum haben wir ein Manko». Zitat: *Wir brauchen 30 neue Kampfflugzeuge. Das ist kein Wunschzettel. Das ist eine Muss. Sonst können wir die Aufgaben nicht mehr erfüllen.*



Begründung

15. Der dazu notwendige Pilotenbestand, um die Kampfflugzeugflotten über einen längeren Zeitraum operieren zu können, wird in der Branche normalerweise mit der *Cockpit-Ratio* ausgedrückt. Die Schweizer Luftwaffe kennt jedoch keine explizite Cockpit-Ratio - Kennzahl. Sie definiert die Zahl der Kampfpiloten pro Fliegerstaffel anhand der OTF-Tabellen (OTF= Organisation der Truppenkörper und Formationen).
16. Die HORNET F/A-18-Staffeln umfassen je 16 Kampfpiloten und 11 Flugzeuge. Der Geschwaderkommandant zählt als Stabspilot. Die Schweizer Cockpit-Ratio-Kennzahl ermittelt sich somit wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Cockpit-Ratio} &= \text{Anzahl Staffelpiloten} \div \text{Anzahl Staffelflugzeuge} \\ 1.4545 &= 16 \div 11 \\ 1.5 \text{ (aufgerundet)} & \end{aligned}$$

17. Diese Kennzahl - mit dem Betrag von 1.5 - ist tief² gewählt. Um die minimale Anzahl Piloten für 60 Kampfflugzeuge zu bestimmen, ist die folgende Rechnung anzustellen:

$$\begin{aligned} \text{Anzahl notwendige Staffelpiloten} &= \text{Anzahl Flugzeuge} \times \text{Cockpit-Ratio} \\ 90 &= 60 \times 1.5 \end{aligned}$$

18. Der Trainingsbedarf aktiver Staffelpiloten beträgt in der Schweizer Luftwaffe für Jungpiloten 150 Stunden, für erfahrene Kampfpiloten 120 Stunden. Das Verhältnis erfahrener Piloten zu Jungpiloten ist mit 70:30 anzunehmen. Anhand dieser Angaben errechnet sich der Trainingsbedarf der Kampfpiloten in Stunden pro Jahr wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Trainingsbedarf Staffelpiloten} &= \text{Trainingsstunden pro Jungpilot} \times \text{Anzahl Jungpiloten} \\ &+ \text{Trainingsstunden pro Kampfpilot} \times \text{Anzahl Kampfpiloten} \\ &= 150 \times (90 \times 0.3) \\ &+ 120 \times (90 \times 0.7) \\ 11610 &= 4050 \text{ Stunden} \\ &+ 7560 \text{ Stunden} \end{aligned}$$

In Worten: Es werden 11610 Trainingsstunden benötigt, damit die 90 notwendigen Staffelpiloten mit den 60 benötigten Kampfflugzeugen für den verfassungsmässigen Auftrag trainieren können.

19. Zusätzlich zu den erwähnten Staffelpiloten benötigt die Schweizer Luftwaffe sog. Stabspiloten, die einerseits eine wichtige fliegerische Reserve darstellen und andererseits v.a. ihre Erkenntnisse als erfahrene Piloten in den Luftwaffenstäben einbringen. Der Trainingsbedarf von rund 30 Stabspiloten beträgt in der Schweizer Luftwaffe 60 Stunden. Der jährliche Trainingsbedarf in Stunden dieser Stabspiloten errechnet sich demzufolge wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Trainingsbedarf Stabspiloten} &= \text{Anzahl Trainingsstunden pro Pilot} \times \text{Anzahl Stabspiloten} \\ 1800 &= 60 \times 30 \end{aligned}$$

2) Zu Zeiten von KKdt F. Carrel (Kdt LW von 1992 - 1999) hat man in den damaligen Fliegertruppen bereits von Cockpit-Ratio-Kennzahlen mit Werten von 3.0 bis 3.5 gesprochen. Zum Vergleich: kürzlich veröffentlichter Artikel im Sunday Spotlight: Today the PAF enjoys a 2.5 : 1 pilot-to-cockpit-ratio...(die pakistanische Luftwaffe erfreut sich eines Pilot-to-Cockpit-Ratio von 2.5...)



Begründung

20. Zukünftig werden Kampffjet-Pilotenschüler auf dem PC-21 ausgebildet. Mit diesem neuen Schulungs- und Trainingsflugzeug kann ein grosser Teil der Ausbildungsstunden auf Kampfflugzeugen eingespart bzw. auf den Hochleistungstrainer ausgelagert werden.
21. Dennoch ist damit zu rechnen, dass mit dem Übergang vom PC-21 auf den F/A-18 zusätzliche Schulungsstunden anfallen, da der direkte Übergang von einer Propeller-Maschine auf ein Kampfflugzeug der neusten Generation sehr (zu) gross ist.
22. Allerdings sind heute noch keine entsprechenden Zahlen verfügbar. Dennoch muss für eine glaubhafte Abschätzung der zukünftig notwendigen Bewegungszahlen ein entsprechender Betrag berücksichtigt werden. Es werden an dieser Stelle 100 Stunden angenommen.
23. Bei einer Verweildauer eines Berufs-Kampfpiloten von 16 Jahren (mit 26 Jahren erfolgt die Brevetierung und mit 42 Jahren erfolgt der Ausschied aus der Frontstaffel) und bei einem Pilotenbedarf von 90 Kampfpiloten, müssen jährlich mindestens 6 Piloten ausgebildet werden.
24. Somit errechnet sich der totale Flugstundenbedarf der Berufsmilitärpilotenschüler wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Ausbildungsbedarf Schüler} &= \text{Anzahl Ausbildungsstunden pro Pilot} \times \text{Anzahl Schüler} \\ 600 &= 100 \times 6 \end{aligned}$$

25. Der totale Trainingsbedarf³ ergibt sich aus der Summe der Trainingsbedürfnisse aller Kampf- und Stabspiloten und den Ausbildungsstunden der Flugschüler:

$$\begin{aligned} \text{Totaler Trainingsbedarf} &= \text{Trainingsbedarf Kampfpiloten} \\ &+ \text{Trainingsbedarf Jungpiloten} \\ &+ \text{Ausbildungsbedarf Pilotenschüler} \\ 14010 &= \quad 11610 \\ &+ \quad 1800 \\ &+ \quad 600 \end{aligned}$$

In Worten: Es werden gut 14000 Trainingsstunden benötigt, damit die 90 notwendigen Staffelpiloten, die 30 Stabspiloten sowie die 6 Pilotenschüler mit den 60 benötigten Kampfflugzeugen für den verfassungsmässigen Auftrag trainieren können.

26. Die Anzahl Bewegungen (Starts und Landungen), die erforderlich sind, um diese Trainingsstunden produzieren zu können, errechnet sich mit der durchschnittlichen Dauer eines Einsatzes. Diese wird aufgrund von Expertenwissen mit 1.25 Stunden je Einsatz⁴ festgelegt.

$$\begin{aligned} \text{Anzahl Einsätze} &= \text{Totaler Trainingsbedarf} \div \text{Durchschnittsdauer eines Einsatzes} \\ 11208 &= 14010 \div 1.25 \end{aligned}$$

3) Die Flugstunden auf den Doppelsitzern, wo zwei Piloten zu gleichen Teilen Trainingszeiten rapportieren, sind vernachlässigbar klein.

4) 1.25 Stunden entsprechen dem oberen Grenzwert. Es wäre durchaus zulässig, lediglich eine Stunde oder 1.10 Stunden je Einsatz in der Formel zu verwenden. Die Bewegungszahlen würden um 25% bzw. um 13% (noch) höher ausfallen.



Begründung

27. Um anhand der Einsätze die Anzahl der Bewegungen zu errechnen, sind je Einsatz ein Start und eine Landung zu berücksichtigen. Für das Landetraining und nicht vorgesehene Durchstarts sind aufgrund von Expertenwissen rund 5% aller Bewegungen zusätzlich zu berücksichtigen.
28. Die Zahl der Einsätze, die von ausländischen Kampfflugzeugen in der Schweiz verursacht wird, ist mit ca. 100 zu beziffern.

$$\begin{aligned} \text{Anzahl Bewegungen} = & \text{Anzahl eigene Einsätze} \times (1 \text{ Start} + 1 \text{ Landung}) \\ & + \text{Anzahl Einsätze ausl Flz} \times (1 \text{ Start} + 1 \text{ Landung}) \\ & \times (100\% \text{ Training} + 5\% \text{ Durchstarts}) \end{aligned}$$

$$23746 = (11208 \times 2 + 100 \times 2) \times 1.05$$

In Worten: Jährlich ist in der Schweiz von 23750 Starts und Landungen auszugehen, damit die 90 notwendigen Staffelpiloten, die 30 Stabspiloten sowie die 6 Pilotenschüler mit den 60 benötigten Kampfflugzeugen für den verfassungsmässigen Auftrag trainieren können.

29. Bisher gilt der Sachplan Militär vom 28. Februar 2001. Dieser sieht folgende Flugbewegungen von Kampfflugzeugen als zulässig vor.

<i>Payerne</i>	<i>Sion</i>	<i>Meiringen</i>	<i>Emmen</i>	<i>Dübendorf</i>
<i>20300</i>	<i>8900</i>	<i>10500</i>	<i>12000</i>	<i>14200</i>

30. Die **Summe** der zulässigen Flugbewegungen beträgt **65900**. Die in dieser Eingabe hergeleiteten 23746 Flugbewegungen können auch bei zusätzlicher Berücksichtigung der verschiedenen Lärmwerte bisher problemlos von den militärischen Flugplätzen in der Schweiz erfolgen.
31. Der **neue SPM** sieht folgende Flugbewegungen von Kampfflugzeugen als zulässig vor.

<i>Payerne</i>	<i>Sion</i>	<i>Meiringen</i>	<i>Emmen</i>
<i>13900</i>	<i>4432</i>	<i>5300</i>	<i>2800</i>

32. Eine Gegenüberstellung ergibt folgendes Bild:

	<i>Payerne</i>	<i>Sion</i>	<i>Meiringen</i>	<i>Emmen</i>	<i>Dübendorf</i>	<i>Total</i>
<i>Bisher</i>	<i>20300</i>	<i>8900</i>	<i>10500</i>	<i>12000</i>	<i>14200</i>	<i>65900</i>
<i>Neu</i>	<i>13900</i>	<i>4432</i>	<i>5300</i>	<i>2800</i>		<i>26432</i>
<i>Reduktion</i>	<i>6400</i>	<i>4468</i>	<i>5200</i>	<i>9200</i>	<i>14200</i>	<i>39468</i>

33. Die Summe der zulässigen Flugbewegungen beträgt 26432. Die in dieser Eingabe hergeleiteten 23'746 Flugbewegungen könnten auf den ersten Blick problemlos von den militärischen Flugplätzen in der Schweiz erfolgen.



Begründung

34. Es gilt aber zu beachten, dass es sich bei den Zahlen der militärischen Flugbewegungen im SPM um Flugbewegungen gemäss Fluglärmrechnung handelt.
35. Aus dem neuen SPM wird nicht ersichtlich, wie sich die Zahl der Bewegungen zusammensetzt. Um die relevante Aufschlüsselung nach HORNET F/A-18 und TIGER F-5 Kampfflugzeugen zu erhalten, sind die Angaben der offiziellen Medieninformation vom 5. Oktober 2005 heranzuziehen, die wie folgt aussehen:

Flz / Airbase	Payerne	Sion	Meiringen	Emmen⁵
<i>Tiger F-5</i>	6200	2400	2400	2200
<i>Hornet F/A-18</i>	7700	2000	2900	
<i>Total Bewegungen je Airbase</i>	13900	4400	5300	2800

36. Für den Flugplatz Emmen sind die Zahlen korrekt zu deuten. Gemäss Stationierungskonzept der Luftwaffe dient Emmen lediglich als Ausweichflugplatz. Flugbewegungen, die auf einem Ausweichflugplatz durchgeführt werden, fallen als Bewegungen bei den anderen Flugplätzen weg. Die aufgeführten Bewegungen in Emmen stammen nicht vom reinen Trainings- oder Schulungsbetrieb, sondern beinhalten:

600 Bewegungen F/A-18 für den Unterhaltsbetrieb der RUAG
1000 Bewegungen F-5 für den Unterhaltsbetrieb der RUAG
1200 Bewegungen der Patrouille Suisse und den TIGER-Zielflugdienst.

37. Für die Abwicklung der nötigen Trainingsflüge der Luftwaffe kann demzufolge Emmen nicht mit einbezogen werden.
38. Die im SPM neu vorgesehenen Zahlen der Flugbewegungen berücksichtigen die Lärmäquivalente der unterschiedlichen Kampfflugzeuge offensichtlich nicht. Hinsichtlich des notwendig werdenden Teil-Ersatzes des TIGER F-5 muss angenommen werden, dass ein neues Kampfflugzeug bezüglich der Leistungseigenschaften mit dem F/A-18 zu vergleichen ist. Hieraus ist zu schliessen, dass auch der verursachte Lärm mit demjenigen eines HORNET F/A-18 gleichzusetzen ist.
39. Die im SPM vorgesehenen Zahlen der militärischen Flugbewegungen sind darum auf die Lärmäquivalente eines Kampfflugzeuges der vierten Generation umzurechnen.
40. Aufgrund der Angaben der EMPA ist bekannt, dass ein HORNET F/A-18 während des Starts rund fünfmal und während der Landung rund 30-mal lauter ist als ein TIGER F-5 Kampfflugzeug.
41. Nach Auskunft der EMPA kann annäherungsweise das Lärmäquivalent mit der nachstehenden Faustformel berechnet werden. Bei einer Computer-Simulation würde sich das bessere Steigvermögen einer HORNET F/A-18 fluglärmindernd auswirken.

1 HORNET F/A-18 Bewegung = 5 TIGER F-5 Bewegungen

5) Flüge für den Unterhalt durch die RUAG und Flüge der Patrouille Suisse (PS)



Begründung

42. Die nachfolgende Tabelle berücksichtigt die verschiedenen Lärmwerte und korrigiert die relevante Aufschlüsselung nach HORNET F/A-18 und TIGER F-5 Kampfflugzeugen bzw. nach einem neuen Kampfflugzeug basierend auf der bereits zitierten offiziellen Medieninformation vom 5. Oktober 2005:

Flugzeuge / Airbase	Payerne	Sion	Meiringen
<i>(TIGER F-5; bisher)</i>	<i>(6200)</i>	<i>(2400)</i>	<i>(2400)</i>
<i>TIGER - Teilersatz</i>	<i>1240</i>	<i>480</i>	<i>480</i>
<i>HORNET F/A-18</i>	<i>7700</i>	<i>2000</i>	<i>2900</i>
<i>Total Bewegungen je Airbase</i>	<i>8940</i>	<i>2480</i>	<i>3380</i>
<i>Total Schweiz</i>	<i>14800</i>		
<i>Total notwendig</i>	<i>23746</i>		
Fehlend	8946 Bewegungen		

43. Die 2200 TIGER F-5 – Bewegungen der Air Base Emmen dürfen für den Trainingsbetrieb der Luftwaffe – wie bereits dargelegt – nicht herangezogen werden.
44. Aus obiger Tabelle wird ersichtlich, dass mit den im neuen SPM veröffentlichten Bewegungszahlen die effektiven in naher Zukunft bestehenden Bedürfnisse der Luftwaffe nicht mehr abgedeckt werden können:

In Worten:

Notwendige Bewegungszahlen für 60 Kampfflugzeuge 23746

Bewegungszahlen gemäss SPM 14800

Manko 8946 Bewegungen

Fazit:

Die 90 notwendigen Staffelpiloten, die 30 Stabspiloten sowie die 6 Pilotenschüler mit den 60 benötigten Kampfflugzeugen neuerer Generation können für den verfassungsmässigen Auftrag ihr Training nach dem Stationierungskonzept der Armee, mit den drei Flugplätzen Payerne, Sion und Meiringen bei den im SPM vorgesehenen Flugbewegungszahlen nicht durchführen.



Schlussfolgerungen

Schlussfolgerung 1:

45. Das neue Stationierungskonzept mit dem neuen SPM

- mit 33 HORNET F/A-18-Kampffjets,
- mit TIGER F-5-Kampfflugzeugen,
- mit Emmen als Ausweichflugplatz und
- mit dem für Jets nicht mehr vorgesehenen Flugplatz Dübendorf ist machbar.

Allerdings ist damit zu rechnen, dass auf absehbare Zeit der politische Widerstand in Payerne, Sion und Meiringen weiterhin zunehmen wird und die heutigen Operationen in Frage stellt.

Schlussfolgerung 2:

46. **Mit der Einführung eines TIGER-Teilersatzes ist das neue Stationierungskonzept mit den im neuen SPM vorgesehenen Bewegungszahlen nicht mehr ausreichend.**



Lösungsvorschläge

47. Soll die Luftwaffe dennoch ihren **verfassungsmässigen Auftrag** erfüllen, sind drei Lösungsvarianten zu prüfen:

Mögliche Lösungsvariante I

48. Erhöhung der Flugbewegungszahlen in MEI, PAY und SIO auf folgende Werte:

Flugzeuge / Airbase	Payerne	Sion	Meiringen
TIGER - Teilersatz	8000	2000	1100
HORNET F/A-18	8000	2000	2900
Total Bewegungen je Airbase	16000	4000	4000
(SPM, korrigiert gem. Lärm)	(8940)	(2480)	(3380)
(Total notwendige Erhöhung)	(7060)	(2480)	(3380)
Total benötigt	rund 24000 Bewegungen		

49. Die Erhöhung der Flugbewegungszahlen auf den bestehenden Flugplätzen dürfte politisch nicht akzeptiert werden, v.a. nicht die starke Erhöhung in Payerne. Insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Einführung der PLÜ (permanente Lufräumüberwachung) mit Interventionsmöglichkeit wird der politische Druck mit grosser Wahrscheinlichkeit zusätzlich anwachsen.

Mögliche Lösungsvariante II:

50. *Reaktivierung von geschlossenen Flugplätzen und Neuverteilung der schweizweiten Bewegungen.*

Aufgrund verschiedener idealer Voraussetzungen (vorhandene Infrastruktur, gute Witterungsverhältnisse, Akzeptanz in der Bevölkerung) drängt sich die Wiedereinführung des Jetbetriebs auf dem Militärflugplatz Dübendorf nahezu auf. Die Flugbewegungen könnten wie folgt verteilt werden.

Flugzeuge / Airbase	Payerne	Sion	Meiringen	Dübendorf
TIGER - Teilersatz	6000	1500	1000	2500
HORNET F/A-18	6000	1500	3000	2500
Total Bewegungen je Airbase	12000	3000	4000	5000
(SPM, korrigiert gem. Lärm)	(8940)	(2480)	(3380)	
(Total notwendige Erhöhung)	(3060)	(520)	(620)	(5000)
Total benötigt	rund 24000 Bewegungen			

51. Die Reaktivierung des Jet-Flugbetriebs in Dübendorf dürfte aufgrund teilweise emotional geführter Diskussionen im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Stationierungskonzepts auch nicht ganz einfach sein. Allenfalls empfiehlt es sich einige Monate verstreichen zu lassen, bis personelle Veränderungen stattgefunden haben. So liessen sich unnötige Gesichtsverluste vermeiden.



Lösungsvorschläge

Mögliche Lösungsvariante III:

52. Export von Fluglärm ins Ausland

Der Trainingsflugbetrieb von zwei Staffeln könnte ganzjährig ins Ausland verlegt werden. Die drei Schweizer Jet-Flugplätze müssen die verbleibenden Bewegungen vollumfänglich produzieren.

Flugzeuge / Airbase	Payerne	Sion	Meiringen	Ausland
<i>TIGER - Teilersatz</i>	<i>5000</i>	<i>1500</i>	<i>1000</i>	<i>4000</i>
<i>HORNET F/A-18</i>	<i>5000</i>	<i>1500</i>	<i>2000</i>	<i>4000</i>
<i>Total Bewegungen je Airbase</i>	<i>10000</i>	<i>3000</i>	<i>3000</i>	<i>8000</i>
<i>Total Schweiz</i>	<i>rund 16000 Bewegungen</i>			
<i>Total Ausland</i>	<i>rund 8000 Bewegungen</i>			

53. Mögliche Nachteile des Fluglärm-Exports

- Ausländische und nicht schweizerische Einsatzführung
- Wer will schon im 4-Jahres-Turnus ins Ausland langzeitabkommandiert sein?
- Politische Akzeptanz der Lösung fraglich
- Das Volk dürfte bei einer allfälligen Abstimmung über den Teilersatz TIGER F-5 (angedrohte GSoA-Initiative) eine teilweise oder permanente Stationierung von schweizerischen Kampfflugzeugen im Ausland nicht goutieren. Der Teilersatz F-5 wäre damit höchst gefährdet.

Mögliche Lösungsvariante IV:

54. Verzicht auf einen TIGER Teilersatz.

Diese Variante führt direkt zur Lösungsvariante V, da mit nur 33 HORNET F/A-18 der verfassungsmässige Auftrag der Luftwaffe nicht mehr erfüllt werden kann.

Mögliche Lösungsvariante V:

55. Abänderung des verfassungsmässigen Auftrags der Armee und damit der Luftwaffe.

Diese Variante birgt das Risiko, dass die Armee als Ganzes in Frage gestellt werden könnte.



Folgerungen

Die Unterzeichner dieser Eingabe erachten die ausgearbeiteten Lösungsvarianten III, IV und V als nicht sinnvoll. Diese werden der Vollständigkeit halber jedoch aufgeführt.

Im Sinne einer gerechten Fluglärmverteilung und einer daraus ebenfalls resultierenden gerechten Richtplanung sowie aus strategischen und betrieblichen Gründen favorisieren die Unterzeichner mit Nachdruck die eingangs in Ziffer 2 b. getätigte Äusserung /Anregung und **ersuchen Sie**, sehr geschätzte Damen und Herren, **um wohlwollende Prüfung und Umsetzung der erwähnten Ziffer 2 b. wonach der Jetbetrieb in Dübendorf wieder eingeführt wird und die Flugbewegungen auf die Flugplätze Payerne (12000), Sion (3000), Meiringen (4000), Emmen (2800) und Dübendorf (5000) verteilt werden.**

Mit vorzüglicher Hochachtung

Vorname: _____

Name: _____

Strasse: _____

Plz/Ort: _____

Unterschrift: _____

Datum: _____