

Wer vor der Vergangenheit die Augen verschliesst, wird blind für die Gegenwart.

*Richard von Weizsäcker,
ehemaliger deutscher Bundespräsident*

*Unter diesem Titel publizieren wir
in unregelmässigen Abständen
interessante Stellungnahmen, Anekdoten,
Begebenheiten, Ungereimtheiten, Fakten etc.
aus der Geschichte des Flugplatzes Dübendorf
seit Gründung unseres Vereins.*

1990 bis heute / Volume 2

*Zusammenstellung und Gestaltung: Peter Bosshard, Gründer des Vereins,
Inhaber einer KMU, 33 Jahre Privatpiloten-Lizenz, 16 Jahre BB-L, 20 Jahre Werkpilot
für einen Rüstungskonzern, seit 30 Jahren wohnhaft in Dübendorf*



Postfach 1085, 8600 Dübendorf
www.forum-flugplatz.ch / info@forum-flugplatz.ch

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

Im Jahr 2004/5

**Anlässlich einer Medienkonferenz
am 7. Januar 2005
präsentierte die damalige
*Task Force Flugplatz Dübendorf
im Bundeshaus das
Alternative Stationierungskonzept.**

Grund:

Am 6. Dezember 2004 stellte der erste Chef der Armee, KKdt Christoph Keckeis das neue Stationierungskonzept der Armee vor. Das Konzept sah vor, dass die Luftwaffe nur noch die drei Jet-Flugplätze Payerne, Meiringen und Sion betreiben soll. Die Task Force Flugplatz Dübendorf stellte dieses Konzept in Frage und erarbeitete ein Alternatives Stationierungs Konzept (Stao K).

Die damalige Analyse hat bis heute Gültigkeit.

Das VBS negierte leider das Alternative Stao K völlig.

Inzwischen haben sich zahlreiche Befürchtungen bewahrheitet.

Mitarbeit:

Das Alternative Stao K wurde damals u.a. von namhaften aktiven und pensionierten Offizieren der Luftwaffe ausgearbeitet, deren Namen bisher verschwiegen wurden. Es ist vorgesehen, diese im Rahmen der umfassenden Aufarbeitung der Geschichte des Flugplatzes zum gegebenen Zeitpunkt transparent zu machen.

* Die damalige Task Force Flugplatz bestand aus der AVIA, Sektion Zürich und dem Forum Flugplatz Dübendorf und ist mit der heutigen Zusammensetzung der Task Force absolut nicht identisch.

Finanzierung der Kampagne

*Um eine wirksame Kampagne gegen die Schliessung des Militärflugplatzes Dübendorf führen zu können engagierte das **Forum Flugplatz Dübendorf** Mitte des Jahres 2004 die PR Agentur Klaus J. Stöhlker AG. Im Verlauf der Ausarbeitung eines PR-Konzeptes konnte damals Nationalrat Max Binder gewonnen werden. Danach wurde der Name **Task Force Flugplatz Dübendorf** aus der Taufe gehoben.*

An der Finanzierung der Kampagne beteiligten sich

folgende Gemeinden und Institutionen:

Stadt Dübendorf: 30'000 Franken

Forum Flugplatz Dübendorf: 25'000

Gemeinde Wangen-Brüttisellen: 10'000

Stadt Uster: 5'000

Gemeinde Wallisellen: 5'000

Gemeinde Volketswil: 5'000

Gemeinde Fehraltorf: 3'000

Gemeinde Schwerzenbach: 2'000

Diese Aufstellung macht deutlich, dass sich damals zahlreiche Gemeinden um den Flugplatz Dübendorf tatkräftig für den Erhalt des Militärflugplatzes eingesetzt haben!

Auch der Zürcher Regierungsrat

war mit dem Stationierungskonzept nicht einverstanden.

Von Führungskreisen der Armee wurde stets behauptet, dass die Anrainergemeinden sich gegen den Militärflugbetrieb gewandt hätten.



DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZÜRICH

an das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport

Zürich, den 26. Januar 2005

Stationierungskonzept der Armee

Herr Bundespräsident

Am 6. Dezember 2004 stellte das VBS den kantonalen Militär- und Zivilschutzdirektoren das neue Stationierungskonzept der Armee vor.

Gleichzeitig wurde den Kantonen die Möglichkeit zur Stellungnahme eröffnet. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt: Wir legen bereits mit Schreiben vom 17. November 2004 unseren Standpunkt zur Weiterführung des Militärflugplatzes Dübendorf dar. Wir halten ausdrücklich an diesen Ausführungen fest und wiederholen, dass mit der Schliessung des Flugplatzes eine ganze Region infolge des massiven Abbaus von Arbeitsplätzen volkswirtschaftlich geschwächt wird. Der Kanton Zürich stellt einen Sechstel der Armeeangehörigen und ist bei den Standorten der für die Armee betriebenen Arbeitsplätze und ihrer Aufrechterhaltung angemessen zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird das Schwergewicht der Luftwaffe in den westlichen Landesteil verlegt, und die Ostschweiz verfügt somit über keine Luftwaffenbasis mehr. Im Hinblick auf Einsätze am WEF oder einem G-8-Gipfeltreffen spielt es zwar grundsätzlich keine Rolle, ob die Luftwaffe ab den Standorten Emmen, Meiringen oder Payerne eingesetzt wird. Erheblich mehr ins Gewicht fallen aber die Einsätze zur Katastrophenhilfe, bei denen der Zeitfaktor oft eine wichtige Rolle spielt. Rasch geführte Einsätze vermeiden auch bei der Bekämpfung von Waldbränden oder bei anderen Rettungseinsätzen grosse Schäden an Personen, Tieren oder Sachen. Deshalb macht es einen wesentlichen Unterschied – rund 45 Minuten pro Weg –, ob diese Einsätze aus der Innerschweiz geflogen

werden müssen – sofern dies die Sicht- und Witterungsverhältnisse überhaupt zulassen – oder ob der Einsatz ab Dübendorf erfolgen kann. Zu denken ist aber auch an eine Situation, in der ein katastrophenähnliches Ereignis im Grossraum des Flughafens Kloten dessen Benützung vorübergehend nicht zulässt und Dübendorf nicht als Abgangs-, sondern als Empfangsort für von aussen kommende Hilfe dienen könnte. Deshalb fordern wir, dass der Militärflugplatz Dübendorf zumindest als Helikopter-, Lufttransport- und Ausbildungsbasis der Luftwaffe mit der dafür notwendigen Infrastruktur erhalten bleibt. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass der Flugplatz Dübendorf weiterhin als integraler Militärflugplatz unter Einschluss des heutigen Jetbetriebs genutzt werden kann, wobei er ungeachtet der immer wieder geführten Lärmdiskussionen die klare Unterstützung der Standortgemeinden und örtlichen Behörden genieisst.

Zur rein militärischen Notwendigkeit, den Flugplatz Dübendorf im Rahmen eines Gesamtkonzepts der Armee weiterzuführen, können wir uns nicht äussern. Namhafte Persönlichkeiten und Kreise, wie die Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, Sektion Zürich, die sich in der «Taskforce Flugplatz Dübendorf» zusammengeschlossen haben, setzen sich aber mit Nachdruck für die Erhaltung von Dübendorf ein und haben ihr «Alternatives Stationierungskonzept für die Schweizer Luftwaffe» an einer Medienorientierung in Bern Anfang Januar 2005 vorgestellt. Sie werfen dem Stationierungskonzept des VBS entscheidende Schwächen vor. Es werde unter anderem von keiner ganzheitlichen Betrachtung ausgegangen und es würden wichtige operationelle Belange und Notwendigkeiten vernachlässigt.

Die Investitionen basierten sodann auf betriebswirtschaftlichen Fehlüberlegungen. Obwohl schliesslich der Bundesrat neu subsidiäre Einsätze priorisiere, werde keine Unterscheidung zwischen Luftverteidigung und Lufttransport vorgenommen.

Der Betrieb auf dem Militärflugplatz Dübendorf wird wie erwähnt von den örtlichen Behörden auch in Zukunft getragen werden. Ohne genauere Kenntnis der künftigen Weiterentwicklung der Armee (Organisation, Bestand, Flottengrösse der Luftwaffe) und des Umfelds erscheint es sehr fragwürdig, zum Vorherein auf diesen sicheren Wert zu verzichten. Für den Fall, dass im Grundsatz am jetzigen Stationierungskonzept festgehalten wird, ist demnach dafür zu plädieren, den Termin für einen Abbau des Flugbetriebes auf einen Zeitpunkt nicht vor 2015 anzusetzen.

Neben der geplanten Schliessung des Militärflugplatzes Dübendorf ist der Kanton Zürich auch von der vorgesehenen Schliessung des Eidgenössischen Zeughauses Kloten betroffen. Wir verlangen, dass die rund 80 Arbeitsplätze, die dabei verloren gehen, vollumfänglich in das neue Logistik-Center in Hinwil bzw. in das Infrastruktur-Center in Othmarsingen integriert werden. Zusätzlich geben wir zu bedenken, dass dem Zeughaus Kloten eine wichtige Rolle bei der raschen Bereitstellung von Logistik-Gütern, insbesondere für das Schweizerische Korps für humanitäre Hilfe, zukommt.

Mit der geplanten Aufhebung des Friedens-Kommandopostens der Infanteriebrigade 7 und der Panzerbrigade 11 auf Ende 2007 würde der Kanton Zürich, der wie erwähnt nach wie vor einen Sechstel aller Armeeangehörigen stellt, über kein Kommando eines grossen Verbandes von Einsatzbrigaden mehr verfügen. Als Folge der Reorganisation Armee XXI wurden bereits auf Ende 2003 die im Kanton Zürich stationierten Friedens-Kommandoposten des Feldarmeekorps 4, der Felddivision 6, der Territorialdivision 4 und des Flughafenregimentes 4 aufgelöst. Wir erwarten, dass auch in Zukunft mindestens ein Kommando eines grossen Verbandes (Einsatzbrigade) im Kanton Zürich angesiedelt bleibt.

Abschliessend geben wir unserem Befremden über das gewählte Vorgehen Ausdruck. Ursprünglich waren die Kantone dahingehend orientiert worden, am 6. Dezember 2004 werde ein Stationierungskonzept in Varianten, zu denen auch Ausführungen zu den entsprechenden Kostenfolgen gehören müssten, präsentiert, wie dies bei so einschneidenden Vorhaben wie dem vorliegenden üblich ist, wenn die Partner ernst genommen werden.

Einmal mehr muss nun aber festgestellt werden, dass keine Varianten vorgestellt wurden, sondern dass die Kantone mit dem vorliegenden Stationierungskonzept gewissermassen vor vollendete Tatsachen gestellt worden sind. Zudem fehlen Kennzahlen, die es erlauben würden, die vom Bund allein präsentierte Variante in einem betriebswirtschaftlichen Vergleich anderen Lösungen gegenüberzustellen.

Zusammengefasst fordern wir, dass der Militärflugplatz Dübendorf auf jeden Fall mindestens als Helikopter-, Lufttransport- und Ausbildungsbasis der Luftwaffe mit der dafür notwendigen Infrastruktur erhalten bleibt.



Alternatives Stationierungskonzept für die Schweizer Luftwaffe

Taskforce Flugplatz Dübendorf

7. Januar 2005



INHALT

Titel	Untertitel	Betreff	Seite
I Zusammenfassung			3
II Einleitung			
	1. Ausgangslage		
		1.1 Der 6. Dezember 2004	4
		1.2 Was das alternative Stationierungskonzept bezw.	5
		1.3 Die offizielle Sicht des VBS	6
		1.4 Bewertung	6
		1.5 Zielsetzungen	8
III Analyse			
	1. Auftrag der Armee		9
	2. Auftrag der Luftwaffe		9
	3. Kategorisierung nach Lagen und Auftragsarten		10
	4. Hauptanforderungen an die Standorte		12
		4.1 Operationelle Grundvoraussetzungen	12
	5. Analyse der bisherigen Standorte		15
		5.1 Übersicht	15
		5.2 Ergänzungen zur Übersicht	17
		Payerne	17
		Dübendorf	17
		Alpnach	18
		Meiringen	19
		Emmen	20
		Sion	21
		Mollis und Buochs	22
		Locarno und Bern-Belp	23
IV Stationierungskonzept			
	1. Die operationellen Bedürfnisse der Schweizer Luftwaffe		24
		1.1 Im Zentrum steht der Einsatz	24
		1.2 Beurteilungskriterien für ein effektives und effizientes Stationierungskonzept	25
	2. Standorte		26
V Unterschiede in den Auswirkungen der beiden Konzepte			
	1. Grundsätzliches		28
		1.1. VBS- Stationierungskonzept	29
		1.2. Alternatives Stationierungskonzept	30
VI Erwartungen an die Politik			31



I Zusammenfassung

Am 6. Dezember 2004 hat das VBS ein neues Stationierungskonzept vorgestellt. Gemäss diesem wären die Flugplätze Dübendorf, Alpnach und Mollis aus Kostengründen zu schliessen. Obwohl die Schliessungen betriebswirtschaftlich begründet sein sollen, konnten vom VBS keine Angaben betreffend Kosten und Einsparungen, insbesondere hinsichtlich des Betriebes jedes einzelnen Flugplatzes vorgelegt werden. Aus diesen Gründen können betriebswirtschaftliche Überlegungen in der Folge nur insofern berücksichtigt werden, dass durch Schliessung von Flugplätzen Kosten eingespart und durch die Wahl der verbleibenden Flugplätze keine Neuinvestitionen verursacht werden.

Durch den Umstand, dass bei der VBS-Planung die traditionellen Flugplätze Payerne, Sion und Meiringen als vorbestimmt galten, reduzierte sich der Handlungsspielraum hinsichtlich der Wahl *eines* weiteren Flugplatzes auf die Standorte Alpnach, Buochs, Emmen, Mollis und Dübendorf. Das VBS entschied sich für Emmen.

Die Analyse des neuen VBS-Stationierungskonzeptes weist entscheidende Schwächen auf, indem es vor allem von keiner ganzheitlichen Betrachtung ausgeht. Ferner werden entscheidende operationelle Belange und Notwendigkeiten vernachlässigt. Bezüglich Investitionen wird von betriebswirtschaftlichen Fehlüberlegungen ausgegangen. Obwohl der Bundesrat neu subsidiäre Einsätze priorisiert, wird keine Unterscheidung zwischen Luftverteidigung und Lufttransport gemacht. Aus doktrinaler Sicht basiert das VBS-Stationierungskonzept auf der Bedrohungslage des Kalten Krieges statt der Aktuellen.

Aufgrund einer erweiterten nationalen Analyse der drei Bedrohungslagen (normale Lage, besondere Lage und ausserordentliche Lage) kombiniert mit operationellen Überlegungen, erweist sich das VBS-Stationierungskonzept als nicht optimal.

Als Hauptstandorte müssten vielmehr die Flugplätze Payerne, Alpnach, Dübendorf, Locarno und Bern-Belp permanent betrieben werden. Die Kriegsstandorte Meiringen, Sion und/oder Buochs (als Sleepingbase) sollten lediglich reduziert (beispielsweise im WK) betrieben werden. Auf die Flugplätze Mollis und Emmen könnten aus Kostengründen und militärischer Sicht verzichtet werden.

Die Politik ist nun gefordert, das vom VBS präsentiert Stationierungskonzept zwecks Überarbeitung zurückzuweisen und unsere Argumente, die in diesem Konzept ausformuliert sind, entsprechend zu berücksichtigen.



II Einleitung

1. Ausgangslage

1.1 Der 6. Dezember 2004

Am 6. Dezember 2004 haben Bundesrat Samuel Schmid und der Chef der Armee, Korpskommandant Christophe Keckeis, die Grundlagen eines richtungsweisenden Entscheids präsentiert: Der Leistungs- und Infrastrukturabbau nimmt die Schweizer Luftwaffe nicht aus. Deshalb wird vorgeschlagen, dass die drei bisherigen Kriegsflugplätze Payerne, Sion und Meiringen weiterhin betrieben werden. Hinzu kommt Locarno als Ausbildungsstandort. Bern-Belp wird als Basis des Lufttransportdienstes des Bundes fortbestehen. Schliesslich soll Emmen als Lufttransportbasis betrieben werden.

Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) hat die Aufgabe,

- die Einsatzfähigkeit der Luftwaffe aufrecht zu erhalten
- mit entscheidend weniger Mitteln und
- unter Berücksichtigung der regionalen Befindlichkeiten

Aus Überlegungen der Durchsetzbarkeit im Parlament und in den Kantonen wurden regionalen Befindlichkeiten eine sehr starke Gewichtung gegeben. Das ist kritisch, denn die Sicherstellung der Erfüllbarkeit des militärischen Auftrages der Luftwaffe nach Armee XXI rückt mit dieser Prioritätensetzung in den Hintergrund.



II Einleitung

1.2 Was das alternative Stationierungskonzept bezweckt

Es ist unbestritten, dass im Rahmen der gegebenen Bundesfinanzen in allen Departementen des Bundes Einsparungen vorgenommen werden müssen.

Es besteht aber die Gefahr, dass lediglich angebliche finanzielle und betriebswirtschaftliche Überlegungen die eigentlich wichtigsten Kriterien des optimalen Einsatzes der militärischen Mittel übersteuern. Dieser Gefahr muss entschieden begegnet werden.

Das Ziel des vorliegenden alternativen Stationierungskonzepts ist, einen Vorschlag zu präsentieren, welcher

- militärischen Bedürfnissen besser Rechnung trägt
- finanzpolitisch tragbar und
- politisch durchsetzbar ist.



II Einleitung

1.3 Die offizielle Sicht des VBS

Die der Luftwaffe zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen genügen nicht, alle heutigen Schweizer Flugplätze weiter zu betreiben. Die drei bisherigen Kriegsflugplätze **Payerne**, **Sion** und **Meiringen** sind aus Gründen der Infrastruktur-Investitionen weiter zu betreiben.

Hinzu kommt **Locarno**, welcher als Ausbildungsstandort nicht zur Disposition steht. Ferner wird **Bern-Belp** als Basis des Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB) fortbestehen. Schliesslich soll **Emmen** als Lufttransportbasis betrieben werden.

Damit sollen die anderen Flugplätze der Luftwaffe, d.h. **Alpnach**, **Dübendorf**, **Buochs** und **Mollis** geschlossen werden.

Politisch wurden die Schliessungsentscheide bei der Luftwaffe mit denjenigen betreffend Zeughäusern, AMP's und anderen Infrastruktur-Einheiten koordiniert.

1.4. Bewertung

Das Konzept des VBS weist **folgende Schwächen** auf:

- Es ist nicht ganzheitlich, denn
 - es berücksichtigt primär regionalpolitische Aspekte
 - es vernachlässigt gegebene Umfeldler (wie beispielsweise die Akzeptanz bei der Bevölkerung)
- Es vernachlässigt operationelle Belange und Notwendigkeiten (durch den Verzicht auf eine ausgewogene regionale Verteilung für subsidiäre Einsätze).
- Es weist grobe betriebswirtschaftliche Fehlüberlegungen aus (durch Berücksichtigung von lediglich bereits getätigten Investitionen (Sunk-Costs) und nicht von noch zukünftig notwendigen Investitionen).



II Einleitung

- Es unterscheidet nicht zwischen Lufttransport und Luftverteidigung
- Es richtet sich nicht nach dem wahrscheinlichsten Einsatz, wie eigentlich in den Leitbildern vorgesehen, sondern fokussiert bezüglich der Standortwahl auf den Mustern des Kalten Kriegs. Daraus resultiert die fehlerhafte Argumentation der Notwendigkeit der Nutzung der Kriegsinfrastrukturen für alle Lagen.
- Es führt zu finanziellen und anderen Mehrbelastungen.
- Die Mängel zeigen sich insbesondere in folgenden Punkten:
 - Die Schliessung von Dübendorf und Alpnach entspricht in keiner Weise den operationellen Bedürfnissen und Notwendigkeiten.
 - Lückenlose regionale Abdeckungen werden aufgegeben und damit die Fähigkeit zu subsidiärer Hilfe beispielsweise in Katastrophenfällen eingeschränkt.
 - Flugplätze mit hoher Akzeptanz bei der Bevölkerung und politischen Behörden werden geschlossen und der Flugbetrieb auf Standorte mit hohem Widerstand in der Bevölkerung verteilt.
 - Die Ausbildungsbedürfnisse werden zu wenig berücksichtigt. Dies führt längerfristig zu qualitativen Einbussen der Leistungsfähigkeit.
- Die Konsistenz der Argumentationen im VBS-Konzept ist nicht ersichtlich. So
 - werden getätigte Investitionen in Meiringen berücksichtigt, in Alpnach hingegen nicht;
 - spielen die Nähe zu bevölkerungsdichten Agglomerationen in Dübendorf eine Rolle, in Sion und Emmen jedoch nicht;
 - werden Lärmfragen in Dübendorf aufgeworfen nicht jedoch in Emmen, Sion oder Meiringen.



II Einleitung

1.5 Zielsetzungen

Das alternative Stationierungskonzept verfolgt folgende Ziele:

- 1. Vorstellung eines besseren Stationierungskonzeptes gemäss den Vorgaben des VBS.**
- 2. Berücksichtigung einer einheitlichen Betrachtungsweise und damit Einbezug von militärischen, operationellen, finanzpolitischen Faktoren sowie der Akzeptanz der Bevölkerung und Kantone.**
- 3. Fokussierung auf eine nationale Betrachtungsweise.**



III Analyse

1. Auftrag der Armee

Der Auftrag der Schweizer Armee ist in der Bundesverfassung festgelegt. Er umfasst:

- 1. Raumsicherung und Verteidigung**
- 2. Subsidiäre Einsätze zur Existenzsicherung**
- 3. Friedensförderung**

Raumsicherung und Verteidigung ist der eigentliche Kernauftrag der Armee. Es geht dabei um die Behauptung des Territoriums der Schweiz. Dies soll sowohl durch die abschreckende Wirkung als auch durch die ständige Kampfbereitschaft für den Ernstfall geschehen.

Subsidiäre Einsätze bilden den Hauptanteil der aktuellen Einsätze der Armee.

2. Auftrag der Luftwaffe

Der Auftrag der Luftwaffe umfasst:

- 1. Wahrung der Lufthoheit und Schutz des Luftraums**
- 2. Durchführung von Lufttransporten**
- 3. Beschaffen und Auswerten von Nachrichten für die politische und militärische Führung.**



III Analyse

3. Kategorisierung nach Lagen und Auftragsarten

Um die Anforderungen an die Standorte der Luftwaffe im Rahmen des Auftrags definieren zu können, sind die Luftwaffenoperationen in die Bereiche Wahrung der Lufthoheit / Luftverteidigung und Lufttransport je hinsichtlich der normalen Lage, besonderen Lage sowie der ausserordentlichen Lage wie folgt zu unterteilen:

3.1 Normale Lage

3.1.1 Wahrung der Lufthoheit / Luftverteidigung

- Ausbildung und Training
- Permanente Bereitschaft und Durchführung von Luftpolizeieinsätzen

3.1.2 Lufttransport

- Ausbildung und Training bei Tag und Nacht
- SAR (Search and Rescue) während 24 Std. täglich, 7 Tagen in der Woche an 365 Tagen im Jahr (7/24/365)
- Permanente Bereitschaft für Einsätze im Bereich der Katastrophenhilfe und andere Unterstützung der zivilen Behörden
- Durchführung von Lufttransporten im Rahmen Lufttransportdienst des Bundes (LTDB)

3.2 Besondere Lage

3.2.1 Wahrung der Lufthoheit / Luftverteidigung

- Luftpolizeidienst (Eskalationsszenario / Bewaffnung)
- Subsidiäre Einsätze (zum Beispiel: WEF oder G8-Gipfel)
- Ausbildung und Training



III Analyse

3.2.2 Lufttransport

- SAR (Search and Rescue) während 24 Std. täglich, 7 Tagen in der Woche an 365 Tagen im Jahr (7/24/365)
- Subsidiäre Einsätze längerer Dauer (Bekämpfung von Waldbränden oder zur Unterstützung von Armee und Zivilbehörden bei Grosskatastrophen)
- Ausbildung und Training

3.3 Ausserordentliche Lage

3.3.1 Wahrung der Lufthoheit / Luftverteidigung

- Luftkriegsführung / Luftpolizeidienst
- Einsatz zugunsten des Heeres

3.3.2 Lufttransport

- Einsatz zugunsten des Heeres und ziviler Behörden



III Analyse

4. Hauptanforderungen an die Standorte

4.1 Operationelle Grundvoraussetzungen

Aus den ganzheitlichen Überlegungen ergeben sich folgende vier Grundvoraussetzungen für ein Standortkonzept:

1. Für den effektiven und effizienten Einsatz in der normalen und besonderen Lage benötigt die Luftwaffe **zwei Mittellandflugplätze** mit folgender Begründung:
 - optimale operationelle Bedingungen [Einsatz bei Schlechtwetter, Nacht, Anflugssysteme (ILS)].
 - Internationale Kooperationspartner benötigen aufgrund der meist fehlenden Gebirgsenerfahrung voll ausgebaute ILS-Anflugverfahren. Diese sind nur auf den Mittellandflugplätzen (Payerne, Dübendorf und Emmen) vorhanden.
 - Mittellandflugplätze bieten im Vergleich zu Gebirgsflugplätzen über das ganze Jahr gesehen eine höhere Nutzbarkeit. Die höhere Effizienz ist dabei in erster Linie auf die günstigeren meteorologischen Konditionen zurückzuführen.
 - Grössere Flugsicherheit: Mittellandflugplätze weisen wegen ihrer Anflugverfahren und topographischen Lagen eine grössere Flugsicherheit auf.
2. Alle Landesteile müssen jederzeit und innert kürzester Frist erreicht werden können.
3. Durch die Ermöglichung der Mehrfachnutzung (Ausbildung und Einsatz / Jet- und Helibetrieb) sind Kostensenkungen zu erreichen.
4. Die Standorte der Flugplätze müssen die besonderen Geländekammern der Schweiz sowie die spezifischen Luftraumstrukturen berücksichtigen.



III Analyse

Die erwähnten drei Bedrohungslagen kombiniert mit den operationellen Grundvoraussetzungen führen zu folgenden militärischen Anforderungen an ein Stationierungskonzept:

4.1.1 Normale Lage

4.1.1.1 Wahrung der Lufthoheit / Luftverteidigung

- grösstmögliche Wetterunabhängigkeit
- Trainingsräume möglichst nahe den Flugplätzen ohne Behinderung durch andere Benutzer des Luftraumes („deconflicted“)
- Rückhalt bei der flugplatznahen Bevölkerung
- Flugsicherheit (Infrastrukturen und Topografie)
- dezentrale Stationierung

4.1.1.2 Lufttransport

- geografisch dezentrales Netz der Standorte mit dem Ziel, eine möglichst rasche Erreichbarkeit der möglichen Einsatzräume / Trainingsgebiete sicherzustellen
- der Rückhalt in der Bevölkerung und regionale Verantwortung sind besonders wegen des intensiven Bedarfes an Ausbildung- und Trainingsflügen notwendig
- grösstmögliche Wetterunabhängigkeit
- Flugsicherheit (Infrastrukturen und Topographie)



III Analyse

4.1.2 Besondere Lage

4.1.2.1 Wahrung der Lufthoheit / Luftverteidigung

- erhöhte Anforderungen an die Sicherung des Standorts
- grösstmögliche Wetterunabhängigkeit
- Trainingsräume möglichst nahe den Flugplätzen ohne Behinderung durch andere Benutzer des Luftraumes („deconflicted“)
- Flugsicherheit (Infrastrukturen und Topografie)
- dezentrale Stationierung

4.1.2.2 Lufttransport

- erhöhte Anforderungen an die Sicherung des Standorts
- geografisch dezentrales Netz der Standorte mit dem Ziel, eine möglichst rasche Erreichbarkeit der möglichen Einsatzräume / Trainingsgebiete sicherzustellen
- der Rückhalt in der Bevölkerung und regionale Verankerung sind besonders wegen des intensiven Bedarfes an Ausbildungs- und Trainingsflügen notwendig
- grösstmögliche Wetterunabhängigkeit
- Flugsicherheit (Infrastrukturen und Topographie)

4.1.3 Ausserordentliche Lage

4.1.3.1 Wahrung der Lufthoheit / Luftverteidigung

- optimaler Schutz
- grösstmögliche Wetterunabhängigkeit
- dezentrale Stationierung



III Analyse

4.1.3.2 Lufttransport

- optimaler Schutz
- geografisch dezentrales Netz der Standorte mit dem Ziel, eine möglichst rasche Erreichbarkeit der möglichen Einsatzräume / Trainingsgebiete sicherzustellen
- grösstmögliche Wetterunabhängigkeit



III Analyse

5. Analyse der bisherigen Standorte der Luftwaffe

5.1 Übersicht

Flugplatz	Normale Lage		Besondere Lage		Ausserordentliche Lage	
	LUV	LT	LUV	LT	LUV	LT
Payerne	✓	✓	✓	✓	☹	☹
Dübendorf	✓	✓	✓	✓	✘	✘
Alpnach	✘	✓	✘	✓	✘	✓
Meiringen	☹	✘	☹	✘	✓	✘
Emmen	✓	☹	☹	☹	✘	✘
Sion	☹	☹	☹	☹	☹	☹
Mollis	✘	☹	✘	☹	✘	✓
Buochs	☹	✘	☹	✘	✓	✘
Locarno	✘	✓	✘	✓	✘	✘
Bern (LTDB)	✘	✓*	✘	✓*	✘	☹*

Legende:

✓ Optimale Bedingungen und Standorteignung

☹ bedingt geeignet

✘ nicht geeignet

* LTDB (Lufttransportdienst des Bundes) ≠ rein militärische Einsätze



III Analyse

5.2 Ergänzungen zur Übersicht

5.2.1 Payerne

Vorteile

- weitgehend ideal (alle Lagen / alle Bereiche)
- tiefe Bevölkerungsdichte / hohe Akzeptanz bei Bevölkerung
- deckt Westschweiz und Jura ab
- gute Infrastruktur

Nachteile

- liegt für Lufttransport relativ weit entfernt von den Haupteinsatzgebieten (Gebirge)
- keine Kavernen

Fazit

- die Standortwahl Payerne ist unbestritten

5.2.2 Dübendorf

Vorteile

- weitgehend ideal für normale Lage und besondere Lage (alle Bereiche)
- deckt den Osten und Nordosten der Schweiz ab (ideale Ergänzung zu Payerne)
- gute Infrastruktur
- multifunktionaler Standort (Einsatzführung / verschiedene interne und externe Partner)
- ideale Lage betreffend Rekrutierung



III Analyse

Nachteile

- wegen geographischer Lage (Nähe zu Zürich) in ausserordentlicher Lage nicht geeignet

Fazit

- Pendant zu Payerne im Osten mit gewissen Einschränkungen
- Tor zur Ostschweiz für Lufttransport
- trotz hoher Akzeptanz bleibt der Flugplatz lärmempfindlich

5.2.3 Alpnach

Vorteile

- einzige artreine Lufttransportbasis mit optimaler Ausgangslage für Ausbildung und Einsatz
- ausgebaute Kavernen (tiefer neuer Investitionsbedarf)
- Einsatzfähigkeit in allen Lagen
- tiefe Verwurzelung bei der Bevölkerung

Nachteile

- Jetbetrieb ausgeschlossen

Fazit

- aktuelles Kompetenzzentrum Lufttransport
- liegt zentral zu allen Einsatzgebieten für alle Einsatzformen



III Analyse

5.2.4 Meiringen

Vorteile

- geschützter Kriegsflugplatz
- ausgebaute Kavernen (tiefer neuer Investitionsbedarf)
- optimal für ausserordentliche Lage

Nachteile

- Lärmmultiplikation durch geographische Lage (Täler) resultiert in fehlender Akzeptanz und hoher Opposition der Bevölkerung (Tourismus) in normaler Lage und besonderer Lage
- kein Instrumentenlandesystem ILS (tiefere Flugsicherheit)
- nicht multifunktionell (kein Lufttransport-Standort)
- steht im Konflikt mit Trainingsraum für Jets
- starke Einschränkungen durch spezifische Wetter-situationen im Haslital (ausgeprägte Föhnlagen, Vereisungsbedingungen)
- keine Kooperation mit internationalen Partnern möglich

Fazit

- guter Kriegsstandort für ausserordentliche Lagen für Luftverteidigung mit zu grossen operationellen Einschränkungen und Akzeptanzproblemen bei normaler Lage und besonderer Lage (tägliche Operationen)



III Analyse

5.2.5 Emmen

Vorteile

- prinzipiell für Heli- und Jetbetrieb geeignet
- gute Infrastruktur
- geeigneter Standort für Partner der Luftwaffe (armasuisse und RUAG)
- ILS für eine Pistenrichtung vorhanden

Nachteile

- tiefe Akzeptanz und Rückhalt bei der Bevölkerung
- für vorgesehene Nutzung als Lufttransportbasis sind neue hohe Investitionen notwendig
- nur für Lufttransport vorgesehen
- nicht geeignet für Lufttransport-Ausbildung
- keine Mehrfachnutzung möglich
- wegen geographischer Lage (Nähe zu Luzern) ungeeignet für ausserordentliche Lage

Fazit

- für Luftverteidigung lediglich in normaler Lage geeignet mit wenig Rückhalt in der Bevölkerung und hohem Investitionsbedarf bei angestrebten Lufttransportbetrieb



III Analyse

5.2.6 Sion

Vorteile

- grundsätzlich geeigneter Flugplatz (Ausbildung und Einsatz) für Luftverteidigung in normaler Lage und besonderer Lage jedoch mit operativen Einschränkungen
- gute meteorologische Bedingungen
- Infrastrukturen vorhanden
- kein hoher neuer Investitionsbedarf

Nachteile

- ziviler- / militärischer Flugplatz mit starken operationellen Einschränkungen
- steht im Konflikt mit Trainingsräumen für Jets
- wegen geographischer Lage (Nähe zu Sion) ungeeignet für ausserordentliche Lage
- nicht geeignet für Lufttransportausbildung
- erhöhte Lärmsensibilisierung der Bevölkerung
- zu weit entfernt von Haupteinsatzgebieten für Lufttransport (kann von Payerne abgedeckt werden)
- kein Instrumentenlandesystem (ILS)

Fazit

- ungeeignet als Kriegsstandort für ausserordentliche Lage
- brauchbar in normaler Lage und besonderer Lage einzig für Luftverteidigung
- für Lufttransport wegen zu dezentraler Lage ungeeignet für alle Lagen



III Analyse

5.2.7 Mollis

Vorteile

- geeignet für Lufttransport in allen Lagen speziell in ausserordentlicher Lage wegen vorhandener Kavernen

Nachteile

- kein Jetbetrieb möglich
- schwieriges Gelände für Anflüge
- kein Instrumentenlandesystem (ILS)
- hoher Investitionsbedarf nötig

Fazit

- geeignet als Sleepingbase für Lufttransport in ausserordentlicher Lage

5.2.8 Buochs

Vorteile

- primär guter Kriegsstandort für Luftverteidigung in ausserordentlichen Lagen
- liegt nicht in unmittelbarer Nähe von grossen Agglomerationen
- Möglichkeit der Nutzung in normaler Lage und besonderer Lage

Nachteile

- kein Instrumentenlandesystem
- schwieriges Gelände für Anflüge
- Standort mit topographischen Einschränkungen
- hoher Investitionsbedarf nötig



III Analyse

Fazit

- geeignet als Sleepingbase in ausserordentlicher Lage (Kriegsflugplatz)

5.2.9 Locarno

Generell

- prädestiniert für fliegerische Grundausbildung
- einziges Standbein auf der Alpensüdseite das die Möglichkeit bietet, Lufttransportverbände in verschiedenen Lagen zu beherbergen.

5.2.10 Bern

Generell

- Die Bundesbasis Bern-Belp ist als Einsatzstandort der LTDB-Verbände notwendig und in dieser Form unbestritten.



IV Stationierungskonzept

1. Die operationellen Bedürfnisse der Schweizer Luftwaffe

1.1 Im Zentrum steht der Einsatz

Die Hauptrahmenbedingungen, welche für die Ausgestaltung eines Stationierungskonzept massgebend sind, richten sich

- **primär nach dem Einsatz**
- **sekundär nach der Ausbildung.**

Für den **Einsatz** muss eine **maximale Effektivität**, für die **Ausbildung** eine hohe **Effizienz** garantiert werden.

Eine **maximale Effektivität** bedeutet, dass das geforderte Leistungsspektrum in Abhängigkeit der Lage aus dem Stand, innert Minuten, in der erforderlichen Qualität erfüllt werden kann.

Hohe Effizienz bedeutet, dass mit minimalen Ressourcen ein für die militärische Auftragserfüllung hinreichender Ausbildungsstand erzielt werden kann.



IV Stationierungskonzept

1.2 Beurteilungskriterien für ein effektives und effizientes Stationierungskonzept

Die Distanz zum Einsatzort ist sowohl für Luftverteidigung als auch Lufttransport essentiell. Der Faktor Zeit spielt auch bei den subsidiären Einsätzen eine entscheidene Rolle.

1.2.1 Erfordernisse aus Sicht des Jetbetriebs:

- bestmögliche operationelle Rahmenbedingungen
- zwei Flugplätze im Mittelland (alternate Airport)
- Mehrfachnutzung (hohe Effektivität und Effizienz)
- Akzeptanz in der Bevölkerung

1.2.2 Erfordernisse aus Sicht des Lufttransports

- kurze Flugwege in die potenziellen Einsatzräume
- regionale Verankerung und geographische Nähe zu den militärischen und zivilen Partnern für subsidiäre Einsätze
- dezentrale Stationierung in den verschiedenen Landesregionen bzw. Geländekammern
- hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung
- optimale Trainingsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe oder auf den Standorten



IV Stationierungskonzept

2. Standorte

Nach eingehender Analyse und Prüfung der Variante 2006 des VBS kommen die Verfasser zu folgendem Gegenvorschlag:

Hauptstandorte:

<i>Payerne</i>	Permanenter Betrieb Wahrung der Lufthoheit und Luftverteidigung (F/A18) sowie Lufttransport
<i>Alpnach</i>	Permanenter Betrieb Lufttransport
<i>Dübendorf</i>	Permanenter Betrieb Wahrung der Lufthoheit und Lufttransport
<i>Locarno</i>	Permanenter Betrieb Grundausbildung und subsidiäre Einsätze
<i>Bern-Belp</i>	Standort LTDB



IV Stationierungskonzept

Kriegs- resp. WK-Standorte:

Meiringen Kriegsstandort, Betrieb nur für WK
Wahrung der Lufthoheit und Luftverteidigung

**Sion und /
oder Buochs
als Sleeping-
base** Kriegsstandort, Betrieb nur für WK
Wahrung der Lufthoheit und Luftverteidigung

Militärischer Verzicht auf:

Mollis Mollis ist als Kriegsstandort für Lufttransportmittel
geeignet. Aus militärischer Sicht kann bei der
aktuellen Bedrohungslage und den finanziellen
Rahmenbedingungen verzichtet werden.

Emmen Für den Flugplatz Emmen gibt es kein militärisches
Bedürfnis im eigentlichen Sinne. Der Erhalt der
Pisteninfrastruktur ist ansässiger Partner wegen
verantwortbar.



V Unterschiede in den Auswirkungen der beiden Konzepte

1. Grundsätzliches

Das vom VBS vorgeschlagene Stationierungskonzept hat Mängel, welche die Einsatzfähigkeit der Schweizer Luftwaffe in Frage stellen. Dies ist sowohl aus militärischer wie auch aus politischer Sicht nicht zu verantworten. Das vorliegende alternative Stationierungskonzept zeigt diese Mängel auf und präsentiert eine mögliche Alternative.

Dabei geht es den Verfassern des alternativen Stationierungskonzeptes nicht um Vorwürfe oder Anklagen, sondern um möglichst umfassende Transparenz. Politische Entscheide von der vorliegenden Tragweite sind auf eine offene und faire Diskussion angewiesen. Die Entscheidungsträger müssen sich der Vor- und Nachteile sowie der möglichen Konsequenzen bewusst sein.

Hinsichtlich der Abwägung der Stationierungskonzepte kann die Betrachtung der Konsequenzen hilfreich sein, sofern sie umgesetzt würden. Natürlich kann die Zukunft nicht mit absoluter Sicherheit vorausgesagt werden, aber aufgrund der Analyse bisheriger Entwicklungen sowie aus abgeleiteten logischen Schlussfolgerungen lassen sich dennoch gewisse Tendenzen vorhersagen.



V Unterschiede in den

Auswirkungen der beiden Konzepte

1.1 VBS-Stationierungskonzept

Mögliche und wahrscheinliche Auswirkungen

- Die bisherigen Flugbewegungen der Flugplätze Dübendorf und Alpnach werden auf die Flugplätze Meiringen, Emmen, Sion und Payerne verteilt
- Die Lärmbelastung wird vor allem in Meiringen, Sion und Emmen erheblich zunehmen
- Umweltverträglichkeitsprüfungen werden den Flugbetrieb im Raum Meiringen kritisieren
- Der Flugplatz Meiringen wird öfters aus Wettergründen nicht benutzbar sein
- SAR und subsidiäre Einsätze etc. werden im Raum Ostschweiz wetterbedingt teilweise nicht mehr möglich sein
- Die Lärmbelastung im Grossraum Dübendorf wird nicht abnehmen (der Flughafen Zürich Kloten wird neue Freiräume nutzen)
- Für Emmen werden hohe neue Investitionen notwendig

Fazit:

Beim VBS-Stationierungskonzept besteht die Gefahr, dass nur noch Payerne als einziger, vollwertiger Militärflugplatz der Schweiz betrieben wird.

Die übrigen Flugplätze müssen den Flugbetrieb auf Druck der Bevölkerung / Politik einstellen. **Geschlossene Flugplätze können nicht wieder reaktiviert werden.**



V Unterschiede in den

Auswirkungen der beiden Konzepte

1.2 Alternatives Stationierungskonzept

Mögliche und wahrscheinliche Auswirkungen

- Es werden Einsparungen gemacht durch die Schliessung des Flugplatzes Mollis sowie der Reduktion des Flugbetriebes in Emmen
- Keine operationellen Änderungen
- Keine Einbussen in der Leistungsfähigkeit
- SAR und subsidiäre Einsätze etc. bleiben im Raum Ostschweiz auch bei schwierigeren Wetterverhältnissen weiterhin grösstenteils möglich

Fazit:

Nur dieses Stationierungskonzept hat keine Reduktion der operationellen Leistungsfähigkeit zur Folge und führt dennoch zu Einsparungen.



VI Erwartungen an die Politik

Vernehmlassungsprozess

Aufgrund der Tatsache, dass den Planern des VBS-Stationierungskonzeptes durch die Vorgabe «gesetzter» Flugplätze der Planungsspielraum sehr eingeschränkt wurde, konnte kein anderes Stationierungskonzept, als das am 6. Dezember 2004 vorgestellte, resultieren. Die einzige tatsächlich zu entscheidende Frage reduzierte sich auf die Wahl **eines** weiteren Flugplatzes. Dass bei der Priorisierung des Flugplatzes Emmen insbesondere operationelle Überlegungen nicht im Vordergrund standen, ist offensichtlich.

Nachdem in der Schweiz das Primat der Politik gilt, liegt es nun an der Politik, die eingeräumte Vernehmlassungsphase nicht ungenutzt verstreichen zu lassen. **Es gehört zur Verantwortung der Politiker, vorgeschlagene Planungen zu überprüfen** und nicht blind abzusegnen.

Gerade weil es zu einfach ist, eine präsentierte Planung bloss zu kritisieren, wird der Politik mit der Vorlage des alternativen Stationierungskonzeptes eine valable – nach der Ansicht der Verfasser eine bessere – Alternative präsentiert. Die Stärken des alternativen Stationierungskonzeptes liegen darin, dass es nicht von einem eingeschränkten Handlungsspielraum ausgeht. Vielmehr knüpft es an den politischen Aufträgen an. **Es analysiert mit einer nationalen und vor allem ganzheitlichen Sichtweise die zur Auswahl stehenden Flugplätze.**



VI Erwartungen an die Politik

Diese Analyse führt direkt zum vorgeschlagenen alternativen Stationierungskonzept. Durch dieses können gemäss Vorgabe des VBS Einsparungen gemacht werden, ohne, dass in einem anderen Bereich gleichzeitig Zusatzausgaben nötig werden. Vor allem aber ermöglicht das alternative Stationierungskonzept eine Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit unserer Luftwaffe, indem es Ausbildung und Einsätze in der ganzen Schweiz ermöglicht. **Das VBS-Stationierungskonzept hingegen führt kurz- und mittelfristig nicht zu Einsparungen.** Vielmehr werden neue Investitionen (Ausbau Emmen) nötig.

Zudem entsteht bei der Bestätigung des VBS-Stationierungskonzeptes eine Lücke bezüglich der Leistungen der Luftwaffe in der Ostschweiz und im Bündnerland. **Diese Lücke muss von der Politik bewusst erkannt werden. Die Politiker müssen – egal wie sie sich entscheiden – die Verantwortung übernehmen.** Insbesondere die Politiker in der Ostschweiz (inklusive Zürich) und im Bündnerland müssen die Entscheidungsgrundlagen bewusster als bisher hinterfragen. Entweder haben sie Mut zur Lücke, oder aber sie lassen eine solche Lücke gar nicht erst entstehen.

Der Entscheid bezüglich eines Stationierungskonzeptes ist nicht nur notwendig, sondern auch folgeschwer.

Wird ein Flugplatz geschlossen, kann er nicht wieder reaktiviert werden.