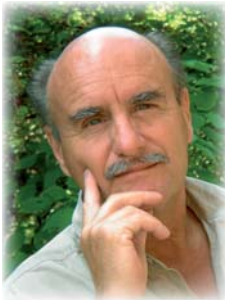


Information

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



Liebe Vereinsmitglieder, sehr geehrte Interessentinnen und Interessenten
Es muss wohl am Monat Dezember liegen, der unserem Verein im Hinblick auf das Weihnachtsfest partout keine Freude machen will. Am 6.12.04 legte uns der damalige Chef der Armee das VBS-Stationierungskonzept mit der Schliessung des Flugplatzes unter den Christbaum und drei Jahre später, am 19.12.07 offenbarte Stadtpräsident Lothar Ziörjen einen

eklatanten Sinneswandel. Dass es sich dabei vor allem um ein Schreiben an den Chef VBS handelte, das bereits einen Tag zuvor abgeschickt wurde, kam erst im Nachhinein ans Tageslicht. Darin kommt die eigenmächtige Haltung der drei Stadtrats-, resp. Gemeindepräsidenten von Dübendorf, Wangen-Brüttisellen und Volketswil wie folgt zum Ausdruck:

- Nach 2014 darf kein militärischer Flugbetrieb mehr am Flugplatz Dübendorf stattfinden. Die Standortgemeinden erwarten diesbezüglich die Umsetzung der Strategie gemäss neuem Stationierungskonzept der Armee.
- Nach Ende des militärischen Flugbetriebes darf auch - ausser der Rega - keine zivile Fliegerei stattfinden.
- Die Idee für einen nationalen Innovationspark im Sinne der Machbarkeitsstudie der Stiftung Forschung Schweiz vom September 2007 ist eine Chance für die Standortgemeinden, die als Option für die Entwicklung in Betracht gezogen wird.

Liebe Vereinsmitglieder, dieser Sinneswandel ist ein klassisches Wendehalsmanöver, das kein Vertrauen in eine Behörde weckt, die noch vor drei Jahren (7.10.04) schriftlich festhielt, sich bis zum definitiven Entscheid aus Bern mit «aller Kraft für den Militärflugplatz Dübendorf einzusetzen». Die Freigabe zum Abschluss des Militärflugplatzes durch die Präsidenten der drei Anrainergemeinden ist nicht nur eine Desavouierung aller Bemühungen um den Erhalt des Flugplatzes, sondern eine wohl vorbereitete Aktion, um die Motion von Nationalrat Adrian Amstutz (SVP-Bern) dolchstichartig zu erledigen und dem Postulat von NR Ruedi Noser (FDP) betr. dem Innovationspark den Weg zu ebnen. Eingeleitet hat den Wandel die Troika um Ruedi Noser, FDP, Lothar

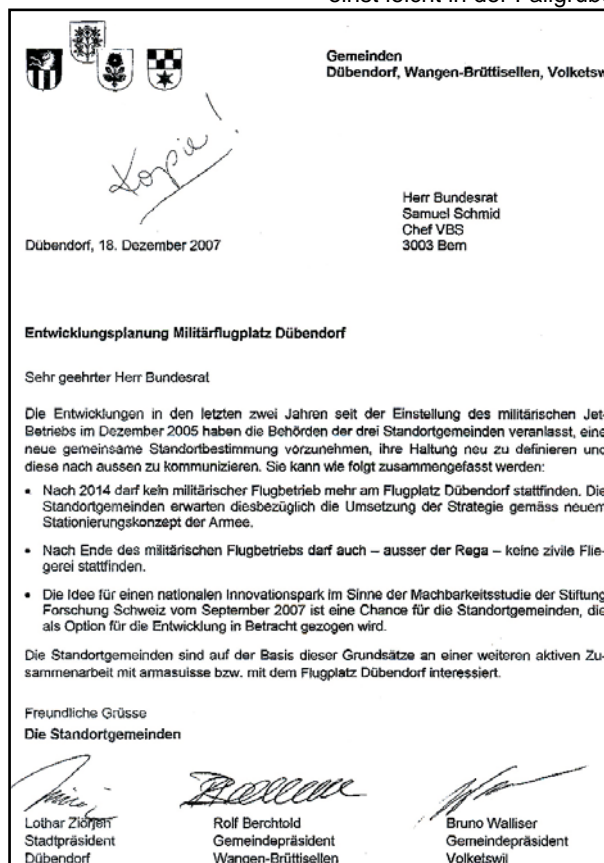
Ziörjen, DP, und Martin Bäumle GLP. Letzterer als Flugplatzgegner wohl bekannt, steht heute als grünliberaler Stadt- und Nationalrat und mittlerweile Profipolitiker auf Steuerzahlers Lohnliste. Er gehört auch der erweiterten CVP/GLP/EVP-Fraktion an, die Christoph Blocher hinterlistig aus dem Bundesrat kippte.

Die ultimative Aufforderung an den Bundesrat, das von vielen Kreisen als untauglich kritisierte Stationierungskonzept jetzt durchzuziehen, stellt den eigentlichen Verrat an unserer Sache dar. Nun, Militärpiloten sind es gewohnt, im Luftkampf von hinten beschossen zu werden. Ich gehöre zu den anderen, die sich an den veritablen Rückenschuss von einem Vereinsmitglied noch gewöhnen müssen, das immerhin auch mit unserer Unterstützung 2006 in den Stadtrat und zum Stadtpräsidenten gewählt wurde. Was die drei Präsidenten der Anrainergemeinden mit einem Schreiben an den Chef VBS - ohne Vororientierung der Flugplatzverantwortlichen und der Taskforce - vollbracht haben, ist eine «Meisterleistung» sondergleichen. Der abgetretene Chef der Armee, KKdt C. Keckeis hätte sich zum Abgang kein schöneres Weihnachtsgeschenk wünschen können. Allerdings begeben sich die Initianten auf einen abenteuerlichen Pfad, denn sie folgen im Grunde der Argumentation von Franz Weber, der auch nicht grundsätzlich gegen die Landesverteidigung, aber gegen Militärlärm vor seiner Haustür ist. Eine Doppelmoral, die der-einst leicht in der Fallgrube enden könnte.

Rückblende

Am 19. Dezember wurden die Flugplatzleitung und wir vor vollendete Tatsachen gestellt. Das Schreiben nach Bern war bereits unterwegs und die Medien wussten unter Einhaltung einer kurzen Sperrfrist bereits Bescheid. Als Vereinsmitglied war der Stadtpräsident stets über unsere Aktivitäten informiert und er wusste über die Parlamentarische Initiative von Nationalrat Max Binder, SVP Zürich und die Motion von Nationalrat Adrian Amstutz, SVP Bern, die sich beide mit dem Stationierungskonzept befassen, bestens Bescheid. Mit NR M. Bäumle sitzt ja bekanntlich ein versierter linksgrüner Einflüsterer in der Dübendorfer Exekutive.

Noch im Januar 07 bestätigte der Stadtpräsident auf Anfrage, dass er nach wie vor hinter den Anliegen unseres Vereins stehe und der Stadtrat keine abweichende Haltung eingenommen habe. Ende Juni lag unsere umfassende Stellungnahme betreffend Sachplan Militär vor und



es interessierte nun die Haltung des Stadtrates. Im August 07 hielt der Stadtrat dann im Wesentlichen fest, dass die zukünftige Nutzung des Geländes in einem kantonalen Richtplanverfahren festgelegt werden soll. Diese Vorgaben, die in der Stellungnahme enthalten sind, sollen im Sachplan Militär festgeschrieben und die Standortgemeinden in diese Entwicklungsplanung einbezogen werden. Von einem Meinungsumschwung stand nichts zu lesen.

Aber ohne Interessensvereine und die Taskforce anzuhören, preschte der Stadtrat vor und präsentierte in Bern das Projekt eines Innovationsparkes mit der Absicht, die Luftwaffe damit nun loszuwerden.

M. Bäumles hinterlistiger Rückenschuss

Am 26.9.07 wurde die Parlamentarische Initiative von Max Binder, spätabends, als sich viele Ratsmitglieder bereits wieder im Wahlkampf befanden, vom Plenum zur Weiterbehandlung leider abgelehnt. Nationalrat M. Bäumle hielt es für nötig, den Vorstoss mit nachfolgenden Worten zu torpedieren:

«Herr Binder, wussten Sie, dass der Kanton und die Anrainergemeinden, unter anderem meine Gemeinde Dübendorf, auf zukunftsweisende Projekte - wie einen Innovationspark, der neue hochwertige Arbeitsplätze schaffen könnte - setzen wollen und daher gerne auf Ihre parlamentarische Initiative oder Motion verzichten könnten? Oder anders gefragt: Setzen Sie gerne auf tote Pferde?»

Nationalrat Max Binder konterte postwendend mit trafen Argumenten: «Dies ist kein totes Pferd. Der Bundesrat hat auf eine entsprechende Frage von mir ganz klar gesagt: Wenn diese Initiative durchgeht, dann kann man das Stationierungskonzept verändern. Ich sage Ihnen nochmals, wenn es um militärische Anlagen geht, dann darf nicht der Arbeitsplatz im Vordergrund stehen, dann ist die militärstrategische Ausrichtung das erste Kriterium, das zweite sind die Finanzen und das dritte allenfalls die Arbeitsplätze.»

In wessen Namen sprach da nun M. Bäumle im Saal des Nationalrates? Seine Antwort auf meine diesbezügliche Frage lautete: «Grundsätzlich vertrete ich in Bern meine Grundhaltung als Grünliberaler, beachte dabei aber sicher stark die Interessen meiner Wohn- und Heimatgemeinde. Ich sprach aber sicher nicht im Auftrag des Stadtrates Dübendorf, nehme aber auch dort durchaus die Stimmung wahr.»

Die Ausrede ist hanebüchen, weder wurde seine Aussage vom Stadtrat dementiert, noch wollte der Stadtpräsident auf Anfrage dazu Stellung nehmen. M. Bäumle muss wohl die Interessen seiner Wohngemeinde kennen wie sonst niemand! Aber was er wirklich weiss, ist etwas über die mitgestaltete Wendehalspolitik des Dübendorfer Stadtrates.

Bereits in seiner Interpellation vom 7.10.04 (04.3550) unter dem Titel: «Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf» lauteten zwei seiner Fragen an den Bundesrat: «Hat der Bundesrat Kenntnis von den Szenarien der Standortgemeinde Dübendorf zur möglichen schrittweisen Umnutzung des Flugplatzes bei einer allfälligen Schliessung?» und «Was ist die Haltung zum von den Anliegergemeinden favorisierten Szenario?»

Gemeint war offensichtlich der Workshop 2002, zu dem sich die Anliegergemeinden nie öffentlich für eine der vielen Varianten vernehmen liessen. Es stellt sich die Frage, was denn klammheimlich im Verborgenen abgesprochen wurde, wenn nicht die konzertierte Aktion.

Am 5. Oktober, zehn Tage nach Bäumles Seitenhieb unter der Bundeshauskuppel, pilgerte eine ausgewählte Delegation mit Nationalrat Ruedi Noser, Stadtpräsident Lothar Ziörjen, Bruno Walliser (Volketswil) und Ueli Weber (Wangen-Brüttisellen) nach Bern, um das Projekt des «Innovationsparkes» zu präsentieren. In der Presse war erstmals von einer Steuergruppe zu hören, in der die drei Gemeinden und die Armasuisse Einsitz nehmen. Was diese Steuergruppe beschlossen hat und was für Projekte behandelt wurden, blieb unter dem Siegel der Verschwiegenheit.

Von Offenheit war übrigens in den Gesprächen meist nur die Rede, die Praxis sah anders aus. So erfuhr man von der Reise nach Bern einmal mehr erst durch die Zeitung. NR Noser soll entschieden haben, mit dem Innovationspark-Projekt im Herbst an die Öffentlichkeit zu gelangen, obwohl Stadtpräsident L. Ziörjen nach seinen Beteuerungen dagegen war. Aber seit wann lässt man sich den Fahrplan von «aussen» diktieren?

Armee- und Flugplatzgegner mit Stadtpräsident im politischen Gleichschritt

Am 13. Oktober, eine Woche später, meldete sich Kantonsrat Peter Anderegg, SP, in einem NZZ-Artikel zu Wort. Zusammen mit dem Dübendorfer Stadtpräsidenten wärmte der Gründer der vor Jahren aufgelösten Gruppierung «Bürgerinnen und Bürger gegen den Fluglärm» und Armee- und Flugplatzgegner selbstverständlich altbekannte Thesen auf. Schlussendlich sind alle Argumente recht, die gegen den Flugplatz eingebracht werden können. Dass er aber neuerdings vom Stadtpräsidenten sekundiert wird, schlägt dem Fass den Boden heraus. Im politischen Gleichschritt forderten Sie vom VBS eine schnelle Antwort über die Absichten der Armee betreffend Flugplatz, nicht ohne den Innovationspark einmal mehr mit Nachdruck aufs Tapet zu bringen.

Mitte des gleichen Monats fand eine Aussprache mit dem Stadtpräsidenten statt, bei der unsere Anliegen nochmals klar zum Ausdruck kamen. Ebenso wurden Szenarien betr. Dübendorf und mögliche Anpassungen beim Stationierungskonzeptes als auch die Franz-Weber-Initiative diskutiert.

Ganz offensichtlich ahnend, es könnte sich eine Wende abzeichnen, lancierten die drei Präsidenten der Anrainergemeinden die konzertierte Schnellschussaktion im vollen Wissen, dass die wesentlichen Punkte noch ungeklärt sind:

- a) der Sachplan Militär sich noch in der Vernehmlassung befindet,
- b) die Franz-Weber-Initiative bei einer Annahme durch das Volk Auswirkungen auf den Flugplatz Dübendorf haben kann,
- c) die Motion A. Amstutz, die eine Überarbeitung des verunglückten Stationierungskonzeptes verlangt, noch der Behandlung im Nationalrat harret,
- d) der Ersatz der veralteten F-5E-Kampfflugzeuge durchaus eine Umverteilung der Flugbewegungen auf die Flugplätze zur Folge haben kann.

Wo ist im Vorpreschen der Anrainergemeinden die Logik, wenn der REGA der Verbleib in Dübendorf zugebilligt wird, aber der Luftwaffe selbst Einsätze im Katastrophenfall mit Helikoptern ab Dübendorf verwehrt werden sollen? Und das im Wissen, dass vom bestplazierten, östlichsten Stützpunkt der Bevölkerung in der ganzen Ostschweiz schnell und effizient Hilfe gebracht werden kann! Als gar peinlich kommt jetzt die Drohung daher, ohne Zubetonierung der grünen Oase liessen sich in ca. fünf Jahren rund 40'000 Bewegungen der allgemeinen Luftfahrt nicht verhindern. Ohje, seit wann fühlen sich die drei Präsidenten, die sich jetzt so stark für einen Innovationspark ins Zeug legen, um der Luftwaffe den «Garaus» zu machen, plötzlich so schwach, dass sie sich nicht auf andere Weise einem solchen Ansinnen widersetzen zu können?

Brief an den Chef VBS vom 18.12.2007

Das gewählte Timing passt mit den Aktivitäten von Nationalrat R. Noser bestens zusammen. Am darauf folgenden Tag um 08.00 Uhr verkündete er wohl vorbereitet in einem Lokalsender, dass dies ein Zeichen mit Signalwirkung sei. Es bestehe die Hoffnung, dass die Überweisung seines Postulates (06.3050) betr. Innovationspark in den nächsten Wochen vom Bundesrat genehmigt werden dürfte.

Liebe Vereinsmitglieder, ein Meinungswechsel ist selbstverständlich legitim, ein grundlegender Gesinnungswandel schon etwas unverständlicher, die hiermit demonstrierte Kehrtwendung aber nicht nachvollziehbar. (Fortsetzung auf Seite 4)

Interview von PRO LIBERTATE mit Oberstleutnant i Gst Peter Merz über die Franz Weber-Initiative

Publikation mit freundlicher Genehmigung von PRO LIBERTATE

Sehr geehrter Herr Oberstleutnant im Generalstab Merz: Sie sind Kommandant des Fliegergeschwaders 13. Erlauben Sie mir eine «emotionale» Frage: Was geht in Ihnen vor, wenn Sie über der Schweiz fliegen?

Ich muss mich vor allem auf die Mission und das Fliegen konzentrieren. Aber es gibt bei Überflügen manchmal kurze Momente, wo ich nachdenken, geniessen, philosophieren kann. Die fantastische Aussicht über unser einzigartiges Land, der sprichwörtliche Abstand zum Alltag und die emotionalen Stimmungsbilder faszinieren mich immer wieder. Ich bin stolz, dass ich als Luftpilozist und somit als Teil der «Schweizerischen Lebensversicherung» täglich für unser Land im Einsatz sein darf.

Am 24. Februar 2008 werden wir über die Volksinitiative «Gegen Kampfjetlärm in Tourismusgebieten» abstimmen, eine politische Forderung, die sehr direkt Ihre Arbeit und Ihren Auftrag betrifft. Was geht im Staatsbürger Peter Merz vor?

Die Armee-Abschaffer versuchen alle Jahre wieder, sich mit ähnlichen Vorstössen ihrem Ziel mittels Salami-Taktik zu nähern. Mit der vorliegenden verführerischen und emotionalen Initiative soll der Armee und vor allem unserer Schweizer Bevölkerung das Dach über dem Kopf genommen werden.

Ich staune immer wieder, wie viele egoistische, friedens- und wohlstandsverwöhnte Menschen es gibt, die offensichtlich den stabilen und friedlichen Zustand in unserer Schweiz als ein schon immer da gewesenes Selbstverständnis ansehen, und dies in Aberkennung der Geschichtsschreibung und der weltweiten täglichen Vorkommnisse.

Was wären die schwerwiegendsten Auswirkungen der Initiative? Da die ganze Schweiz praktisch aus «touristisch genutzten Erholungsgebieten» besteht, wäre bei Annahme der Initiative ein

ihre Luftwaffe ständig irgendwo im Ausland stationiert ist. Ein Schritt wäre auch gegenü-ber dem Motto «eine Luftwaffe aber den Lärm könnt ihr

wo im solcher ber dem dig, nach wollen wir, haben».



Wir bekämen weitere Probleme:

- Die Einsatzbereitschaft in unserem Land wäre nicht mehr gegeben. Momentan ist es so, dass jeder Trainingsflug per sofort unterbrochen werden kann und zu einem Luftpolizeieinsatz wird. Dies geschieht täglich!
- Hohe Kosten für Einmietung ausländischer Infrastrukturen, unzählige Verbindungsflüge für Personal und Material (ohne eigenes Transport-Flugzeug).
- Kein Training mehr mit den Schweizer Bodenleitstellen, Einsatz-Zentralen, anderen Truppengattungen etc.
- Zu wenig Personal, welches sich für noch mehr Ausland-Abkommandierungen zur Verfügung stellen würde.
- Verlust der heimat-spezifischen Gegebenheiten.

Hat die Schweiz grundsätzlich mit dem «lauten» F/A-18 das falsche Flugzeug gekauft?

Nein. Die F/A-18 sind hervorragende Flugzeuge mit überwältigenden Fähigkeiten und haben sich in der Schweizer Luftwaffe bestens bewährt! Alle Flugzeuge dieser Leistungskategorie sind ähnlich laut oder sogar lauter.

Darf das Kriterium Lärm bei der Beschaffung neuer Flugzeuge eine wesentliche Rolle spielen?

Bei der Entwicklung von Hochleistungsflugzeugen steht die Gesamtleistung des Flugzeuges für den militärischen Auftrag im Vordergrund und nicht die Lärmimmission. Mit Segelflugzeugen oder Helikoptern kann ich weder Luftpolizeidienst leisten noch einen Schutz des Luftraumes garantieren. Die Schweiz würde sich also einen Bären-dienst erweisen, diesem Kriterium eine wesentliche Rolle beizumessen. Die Lärmwerte werden jedoch bei der Evaluation von jedem Typ gemessen.

Wir sind der Meinung, das VBS kann und muss mit den von Lärm betroffenen Regionen Lösungen finden. Teilen Sie die Ansicht, dass die Luftwaffe aber oft

zu Unrecht zum Sündenbock gemacht wird?

Ja, es stimmt, viele Leute reagieren ihren persönlichen Frust an der Luftwaffe ab und stempeln uns zum Sündenbock für alles. Man gewöhnt sich daran, im Wissen, dass der Grossteil der Bevölkerung hinter einem steht.

Wir wollen mit der regionalen Bevölkerung Lösungen suchen und ich verstehe die Forderungen der Betroffenen. Es ist auch nachvollziehbar, dass Leute nach dem «Kleinen Finger - ganze Hand»-Prinzip versuchen, das VBS so lange zu «melken», wie es «Milch» gibt. Hier wünsche ich von meinem Arbeitgeber, dass er beharrlich bleibt und sich nicht über den Tisch ziehen lässt. Für mich ist klar: Die nationalen Interessen haben Vorrang vor den persönlichen oder regionalen Anliegen und dürfen nicht tangiert werden, sonst verkommt unser Einsatz zur Farce und die Glaubwürdigkeit ist dahin.



Peter Merz
Oberstleutnant
im Generalstab

39 Jahre, verheiratet, 3 Kinder, wohnhaft in Beinwil am See, Aargau

Hobbys: Familie (ist natürlich mehr als Hobby!), Hund, Haus, Garten, Politik, Reisen, Lesen, Modellbau und -flug.

Seit 1990 Berufspilot / Fluglehrer Überwachungsgeschwader (UeG) respektive Berufsfliegerkorps (BFK).

Pilatus PC-7 / Pilatus P-3 / Vampire / F-5 Tiger / Hawk / F/A-18 Hornet seit 1999.

Total ca. 3150 Flugstunden.

Studium Fachhochschule Informatik 1993-1996.

Generalstabsausbildung 2000-2002.

Mitglied des Kunstflugteams «PC-7 Team» 1997-2002, die letzten 3 Jahre als Leader.

Kommandant Fliegerstaffel 11: 2004 – 2005 (Dübendorf).

Kommandant Fliegergeschwader 13: seit 2006 (Meiringen).

glaubwürdiges Training mit Kampfflugzeugen in der Schweiz zur Erfüllung unseres nationalen Auftrages praktisch unmöglich. Um aber fähig zu sein, unseren täglichen Auftrag im Rahmen des Luftpolizeidienstes - wie auch den Luftverteidigungs-Auftrag in der Krise - mit höchster Qualität erfüllen zu können, müssen wir in der Schweiz Trainingsmöglichkeiten haben. Als Vergleich: Jeder Spitzensportler ist auch nur erfolgreich, wenn er unter realen Bedingungen für den Wettkampf trainieren kann! Hinzu kommt, dass wir heute bewusst über wenig bewohntem Gebiet und ausserhalb der zivilen Luftstrassen fliegen.

Es wäre also so, dass vermehrt im Ausland geübt werden müsste? Wenn ja, hätte das Folgen für die Einsatzbereitschaft zum Beispiel über unseren Alpen?

Ja, wir müssten vermehrt, wenn nicht sogar permanent, ins Ausland. Ich glaube aber kaum, dass es unsere Bevölkerung goutiert, wenn

Wir sind uns der Lärmproblematik sehr bewusst und verhalten uns entsprechend. Dass wir Rücksicht nehmen, wo es nur geht, ist selbstverständlich und nicht neu, auch wenn es gewisse Leute nicht wahr haben wollen. Beispiele dazu:

- Wir werden nach der Beschaffung des Tiger-Teil-Ersatz-Flugzeugs im besten Fall gesamthaft nur noch ca. 60-70 Kampfflugzeuge haben gegenüber rund 400 vor ein paar Jahren! Dies wegen der veränderten Bedrohungslage und der Fähigkeitssteigerung der heutigen Flugzeuge. Positiver Nebeneffekt: Viel weniger Flugzeuge produzieren gesamthaft gesehen weniger Flüge und Lärm.
- Starke Einschränkungen der Flugbetriebszeiten bei Tag und Nacht.
- Kein Trainingsbetrieb an Wochenenden.
- Pistensperren während Tourismus-Hochsaison.
- Hohe Minimal-Höhen für Luftkampfübungen in den Lufträumen.
- Überwachung und Optimierung der An- und Abflugverfahren mittels Lärmmessstationen auf allen Flugplätzen.
- Seltene Tiefflüge.
- Simulatortraining und spezifische Auslandtrainings.
- Überschall nur über 10'000 m.ü.M.

Zum Schluss noch zwei Fragen: In Deutschland und Österreich wird die Debatte geführt rund um den Befehl, entführte Zivilmaschinen im Notfall abzuschliessen, wenn sie auf gefährliche und lebenswichtige Einrichtungen fliegen. Wie ist das bei uns geregelt und wie sehen Sie das als Militärpilot?

(Fortsetzung von Seite 2)

Damit setzen die Gemeinden von Wallisellen bis nach Uster einen hohen fünfstelligen Betrag willkürlich in den Sand, den sie 2005/06 für die Kampagne zum Erhalt des Militärflugplatzes aufgewendet haben. Auch unsere Beteiligung mit rund 25'000 Franken soll damit auf Geheiss abgeschrieben werden.

Der Vorstand hat beschlossen, sich dagegen zu wehren, denn schlussendlich soll das Stimmvolk entscheiden, ob die einzigartige grüne Oase mit massvollem Flugbetrieb samt vorhandener Infrastruktur erhalten oder durch einen Innovationspark zubetoniert werden soll. Die Beteuerungen, es gehe nur um einen Drittel der Fläche, ist eine zweckbedingte Irreführung. Das beinahe zusammengewachsene, unattraktive Häusermeer zwischen Baden und Volketswil liess sich bis heute durch nichts verhindern. Der Flugplatz ist noch die einzige zusammenhängende Landreserve des Kantons! Diese einer Überbauung zu opfern, ist ein Frevel an der Natur. Dass sich lokale Naturschutzorganisationen bisher still verhielten, lässt allerdings aufhorchen.

Das Zusammengehen einiger bürgerlichen Parteien mit linksgrünen Kreisen zeigt, wie wenig standhaft Erstere manchmal sind. Es ist den Präsidenten der drei Anrainergemeinden, Lothar Ziörjen, Rolf Berchtold und Bruno Walliser ans Herz zu legen, dass die Anliegen unserer Landesverteidigung höher zu gewichten sind, als lokalpolitische Befindlichkeiten. Nur ein Bekenntnis zum Militärflugplatz ist auch ein Bekenntnis zur Landesverteidigung.

Mittlerweile wird zwar beteuert, man wolle nicht gegen die Interessen der Armee handeln. Weshalb aber konnte sich der Dübendorfer Stadtrat auf schriftliche Anfrage nicht durchringen, diesen Sachverhalt mit einem ergänzenden Schreiben an das VBS zu bestätigen? Man kann daraus nur schliessen, dass sich die Dübendorfer Exekutive offensichtlich besser in der Rolle jener gefällt, die der Luftwaffe den «Garau» machen wollen. Ganz im Gegensatz zu politischen Instanzen rund um den Flugplatz Mollis, die sich vehement für den Erhalt der wertvollen Flugplatz-Infrastruktur engagieren.

Liebe Vereinsmitglieder, wir engagieren uns seit 1990 für den Flugplatz Dübendorf. Wir werden auch jetzt nicht die weisse Fahne hissen, ganz im Gegenteil! Ebenso gilt es, der Franz-Weber-Initiative eine massive Abfuhr zu erteilen. Dazu braucht es an der Urne unbedingt auch Ihre Stimme. Ihr Peter Bosshard, Präsident.

Als Militärpilot bin ich das ausführende Element und agiere gemäss den «Rules of Engagement», also den Einsatzregeln. Diese werden für spezifische Einsätze oder allgemeine Bedrohungslagen von der Führung definiert.

Bei Einsätzen wie beim WEF, der Euro 08, dem G8-Gipfel etc. liegt die Abschusskompetenz auf höchster Stufe, also bei Bundesrat Schmid, der rund um die Uhr erreichbar sein muss. Eigenmächtig darf ich nur bei Notwehr oder Notstand schiessen.

In einem kriegerischen Szenario ist die Abschuss-Kompetenz gemäss Einsatzregeln hierarchisch tiefer angesetzt.

Was sind nebst den «alltäglichen» Aufgaben die nächsten Herausforderungen für Sie? Das WEF 08? Die Euro 08? Die Terrorgefahr allgemein?

Für mich ist die momentan grösste Herausforderung, im heutigen Umfeld mit den starken Einschränkungen wegen massivem Finanzdruck, Personalabbau und Ressourcen-Knappheit ein glaubwürdiges Training der Piloten und die Fähigkeit zur Auftragsbefriedigung sowie die Ausbildung zu garantieren.

Die alltäglichen Luftpolizei- und Trainingseinsätze benützen wir als Vorbereitung auf das WEF im Januar 2008 in Davos und die EURO 08 im Juni. Gleichzeitig arbeiten wir an der Kernkompetenz Luftverteidigung weiter.

Sehr geehrter Herr Oberstleutnant Merz, wir danken Ihnen für Ihren Einsatz zugunsten unseres Landes und wünschen Ihnen und Ihrer Familie ein gutes und erfolgreiches neues Jahr.

Im Bett mit Franz Weber

Wer jetzt plötzlich die Umsetzung des Stationierungskonzeptes verlangt, nachdem man es vorher mit einem gemeinsamen Budget von rund 80'000 Franken bekämpft hat, jeglichen militärischen und zivilen Flugverkehr untersagen will und gleichzeitig anfügt, nicht gegen die Landesverteidigung zu sein, begibt sich auf die Argumentationsebene eines Franz Weber. Er ist nicht grundsätzlich gegen die Armee, er will u.a. nur vor seiner Haustür keinen militärischen Flugbetrieb mehr. Ab einer derart zynischen Doppelmoral kann man nur staunen.

Wer im Krisenfall den Schutzschirm der Luftwaffe gerne in Anspruch nimmt, aber dieser das notwendige Training versagen will, nur weil es Lärm verursacht, argumentiert doppelzünftig. Oder ist die Opferbereitschaft aus reinem Egoismus tatsächlich bereits derart tief gefallen?

Zu denken geben politische Entscheidungsträger, die dem «Mainstream» gehorchend, nicht in der Lage sind, dagegen zu halten und unserer Landesverteidigung den Stellenwert beizumessen, der zur Erfüllung des verfassungsmässigen Auftrages nötig ist? Lokalpolitiker, die sich dahingehend äussern, dass ein massvoller Flugbetrieb nach der zweijährigen Pause in Dübendorf nicht mehr denkbar sei, leisten diesem Denken Vorschub.

Wer Lösungen aufgrund einer Gesamtbetrachtung sucht, ist angemahnt, auch unsere Landesverteidigung darin einzuschliessen. Lokalpolitische Befindlichkeiten stehen in nachgeordneter Reihenfolge, ansonsten der vorweihnachtliche Schnellschuss sich noch zu einer hausgemachten Fallgrube entwickeln könnte. Der Stadtpräsident der grössten Anrainergemeinde übernimmt mit der Leaderfunktion auch die Verantwortung. PB

Forum Flugplatz Dübendorf

Postfach 1085, CH- 8600 Dübendorf 1
www.forum-flugplatz.ch / info@forum-flugplatz.ch
Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Peter Bosshard (PB), Präsident
Robert Steiner (RS), Vizepräsident
Mike Chatton (MC)

Innovationspark auf dem Flugplatz?

Am 20. Oktober 1910 startete Pilot Legagneux mit seiner Blériot zum ersten Flug ab dem Flugplatz Dübendorf und bereits einige Tage später pilgerten während einer Woche über 100'000 flugbegeisterte Zuschauer ins neu gegründete Aerodrome von Dübendorf. Am 3. Dezember 1914 wurde das weite Gelände zum eidgenössischen Flugplatz erklärt und eine Woche später trafen schon die ersten Militärpiloten mit ihren Flugzeugen in Dübendorf ein. Die erste Bewährungsprobe bestanden die Fliegerstaffeln während den Kriegsjahren 1939 - 1945 im Einsatz für den Neutralitätsschutz. Während dieser Zeit landeten über 100 fremde Bomber und Jagdflugzeuge auf dem Flugplatz Dübendorf.

Am 2. August 1946 wurde mit dem ersten Start eines Vampire-Düsenflugzeuges in Dübendorf das Militärjet-Zeitalter eingeläutet. 1985 erreichte der Flugplatz mit 15'593 Jetstarts den Zenit während es Ende 2005, vor dem Abzug der F/A-18, gerade noch weniger als 4000 Starts waren. Eine derart geringe Zahl, mit der selbst linksgrüne Kreise vermeldeten, leben zu können. Anlass dazu gab am 6. Dezember 2004 die Armeeführung mit dem neuen Stationierungskonzept, das aus Spargründen die Schliessung des Dübendorfer Flugplatzes vorsah. Mit diesem Entscheid soll der einzige Militärflugplatz in der Ostschweiz, der als die eigentliche Wiege der schweizerischen Luftfahrt bezeichnet wird, ohne Not geopfert werden.

Dübendorf hat seine europaweite Bekanntheit erreicht, nicht weil es eine Stadt an der Glatt ist, sondern weil hier die schweizerische Luftwaffe ihre wichtigste Trainingsbasis betrieb und bei unzähligen Anlässen mehrere Hunderttausend Besucher aus ganz Europa begeisterte. Der Flugplatz wurde in kürzester Zeit zum Wahrzeichen von Dübendorf. Das Argument, Dübendorf könnte zum «Silicon Valley» Europas werden, entspringt hingegen einer hochstaplerischen Phantasiewelt.

Stationierungskonzept

Dem noch nicht erlegten Bär indessen wird derzeit das Fell bereits über die Ohren gezogen, indem Begehrlichkeiten geweckt und Projekte mit wohlklingenden Namen präsentiert werden. Aber den «Jägern» ist Einhalt geboten, denn das Stationierungskonzept mit der Konzentration auf zwei Gebirgs- und einen Mittellandflugplatz hat schwerwiegende Mängel, die sich beim teilweisen Ersatz der gut 30-jährigen Tiger F-5E- Kampfflugzeuge gravierend verstärken. Es reduziert die Flexibilität und konzentriert den Lärm.

Die vom Forum Flugplatz Dübendorf und der Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, Sektion Zürich erstellte und bis heute unbestrittene Analyse zeigt, dass die zur Erfüllung des verfassungsmässigen Auftrages notwendige Anzahl moderner Kampfflugzeuge zur Wahrung der Lufthoheit nicht von drei Flugplätzen aus operiert werden können. Somit harrt das Stationierungskonzept nochmals einer vertieften objektiven Überprüfung durch das VBS. Zudem befindet sich der Sachplan Militär derzeit in der Vernehmlassung. Die von Nationalrat Adrian Amstutz, SVP Bern, und von 70 Parlamentariern unterzeichnete Motion verlangt ebenso, dieses Stationierungskonzept nochmals zu durchleuchten. Dieses ist nämlich keine in Stein gemeisselte Planungsgrösse und muss nach Bedarf veränderbar sein.

Innovationspark

Die Bevölkerung rund um den Flugplatz Dübendorf hat ein Mitspracherecht, ob sie die schweizweit einzigartige, ebene Grünfläche mit massvollem, zeitlich limitiertem Flugbetrieb erhalten oder einer schleichenden Zubetonierung mit zusätzlichem Verkehr und entsprechenden Immissionen den Vorrang geben will. Wie die raumplanerische Entwicklung zwischen Baden und Uster in Wirklichkeit aussieht, ist aus der Vogelperspektive leicht zu erkennen, nämlich ein beinahe zusammenhängendes, wenig attraktives Häusermeer.

Bezeichnend ist, wie linksgrüne Kreise, die sich 1993 noch im

Gleichschritt mit der Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) gegen die Modernisierung der Luftwaffe ins Zeug legten, heute das Flugplatzgelände subito zu besiedeln wünschen mit dem durchschaubaren Ziel, jede Rückkehr der Luftwaffe mit Kampfflugzeugen zu verhindern. Ja, selbst eine aviatische Weiternutzung der einst teuer erstellten Infrastruktur soll damit verhindert werden, obwohl diese der einzige Garant zum Erhalt der grünen Perle darstellt. Es gibt nur wenige privilegierte Städte, die über einen eigenen Flugplatz verfügen, die damit einhergehende Grünfläche ist ein Kapital von unschätzbarem Wert, die weder stückweise verscherbelt, noch zum Nulltarif einer Stiftung geschenkt werden darf. Zudem wird das Bedürfnis eines weiteren Innovationsparks zu den bereits in der Schweiz vorhandenen rund 60 selbst von Wirtschaftskreisen in Abrede gestellt. Laut dem ehemaligen Chefökonom des Wirtschaftsverbandes Economisuisse, Dr. Rudolf Walser, ist es eine Illusion zu meinen, die Welt würde auf Dübendorf warten und die ganze Innovationskraft der Schweiz liesse sich nur auf diesem Weg sichern. Die 1998 vom Seco erstellte Studie «Der stille Boom» (Thierstein, A./Wolter, S./Wilhelm, B./Birchmeier, U./Verlag Paul Haupt 1999) zeigt, dass die Autoren den originären Beschäftigungseffekt als gering einschätzen.

Die Initianten schreiben in ihrer Studie: «Das Areal des heute noch militärisch genutzten Flugplatzes Dübendorf mit einer Grösse von 265 Hektaren bietet eine in der Schweiz einmalige Chance. Es gehört zu den am besten erschlossenen Wiesen Europas, wenn nicht sogar der ganzen Welt. Selbst ein Forschungspark mit optimaler Grösse von 70 oder 80 Hektaren würde nur gerade einen Drittel des gesamten Areals beanspruchen. Diese Fläche berechnet sich bereits inklusive diverser Wohn- und Gewerbenutzungen, wie sie für die optimale Durchmischung in einem Innovationspark nötig sind. Die nicht für einen nationalen Forschungspark verwendeten restlichen 1,8 Millionen Quadratmeter könnten der lokalen Bevölkerung als Naherholungsgebiet dienen und/oder anderen Nutzungen zugeführt werden, durch welche der Bundeskasse Mittel zufließen.»

«Die Machbarkeitsstudie wurde unterstützt durch private Unternehmen, Institute der ETH Zürich sowie weitere interessierte Einzelpersonen. Die Erarbeitung erfolgte in Absprache mit dem EDI und dem VBS sowie – bezüglich des Flugplatzes Dübendorf – mit den Standortgemeinden und dem Kanton Zürich.»

«Die Herausforderungen im Bereich der Forschung und Innovation sowie die nicht mehr benötigten vormals militärisch genutzten Besitztümer des Bundes bilden die Grundlage des Postulates 06.3050. Demnach leistet der Bund zur Bildung einer Stiftung Forschung Schweiz einen bedeutenden Beitrag, indem er frei werdende Standorte (zum Beispiel den im Rahmen des neuen Stationierungskonzepts der Schweizer Armee frei werdenden Militärflugplatz Dübendorf) zur Verfügung stellt oder andere brachliegende Flächen zur Nutzung freigibt. Als Stifter sind neben der Eidgenossenschaft auch die Standortkantone mit einzubeziehen, die sich entsprechend der Bedeutung des Standortes engagieren.»

«Die potenziellen Vermögenswerte im Liquiditätsbestand von VBS-Grundstücken wurden zur Landesverteidigung gebildet. Mit der Grundidee der Stiftung Forschung Schweiz wird an diesem ursprünglichen Investitionszweck angeknüpft. Die Mittel sollen zur «geistigen Landesverteidigung» eingesetzt werden. Es geht um die «Waffen» der Schweiz im globalen Wettkampf um die Ressourcen intellektuellen Potenzials und der Innovationskraft. Damit scheint eine gute Basis für einen breiten politischen Konsens gelegt zu sein.»

«Der Sachplan Militär stellt sicher, dass kantonale und kommunale Richt- und Nutzungsplanungen die nationale Bedeutung militärischer Anlagen entsprechend berücksichtigen. Aktuell gilt der Sachplan Militär vom 28. Februar 2001. Dieser befindet sich jedoch

mit dem künftigen Stationierungskonzept der Schweizer Armee in Revision. Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans arbeiten Bund und Kantone zusammen und koordinieren ihre unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen. In diesem Koordinationsverfahren können die Kantone ihre Interessen im Zusammenhang mit dem Sachplan Militär einbringen.»

Konsequenzen

Die umfangreiche Studie zieht alles in Betracht, nur keine aviatische Nutzung. Der Hinweis, man nehme dafür nur einen Drittel des Geländes in Anspruch, ist reine Augenwischerei. Die versiegelte Fläche müsste sehr teuer renaturiert werden und eine weitere bauliche Zupflasterung wäre vorbestimmt.

Auch ist von 12'000 bis 25'000 Arbeitsplätzen die Rede und man kann sich trotz Ringbahn leicht ausdenken, welche Konsequenzen dies für die bereits heute überlasteten Verkehrsknotenpunkte haben wird. Eine Belastung, die man in der Zusammenfassung über den Workshop 2002 «Entwicklungsszenarien für den Flugplatz Dübendorf» gerade als unerwünscht bezeichnet hat. Die Studie bezieht sich auch auf diesen Workshop mit der Bemerkung: «In diesem Verfahren waren neben dem VBS und dem Kanton weitere Kreise und Interessengruppen vertreten». Dieser Hinweis suggeriert, dass das VBS offiziell vertreten war, was jedoch keineswegs zutrifft. Es nahmen zwei Vertreter des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) in einer Arbeitsgruppe teil.

Zum Abschluss heftete jede der sechs Gruppen ihre favorisierten Varianten nach Prioritäten an eine Präsentationswand. Alle Gruppen bevorzugten Varianten der Kategorie «Wohn-/Arbeitsnutzung am Rand» des Flugplatzes. Auch der Stadtrat von Dübendorf. Der merkwürdige Aktivismus politischer Behördenvertreter von Dübendorf, Volketswil und Wangen zu Gunsten des Innovationsparkes stösst deshalb auf begründeten Argwohn.

Gemeinden, die noch vor kurzer Zeit den Abzug der Kampfflugzeuge mit finanziellem Engagement verhindern wollten, haben den Kopf gewendet, obwohl wir immer darauf hingewiesen haben, dass das derzeitige Stationierungskonzept noch nicht der Weisheit letzter Schluss ist.

Aviatisches Technologie-Zentrum

Dass es auch noch andere Nutzungsalternativen gibt, nämlich ein aviatisches Technologie-Zentrum, das die vorhandene Infrastruktur zu 100% sinnvoll nutzen könnte, wird nur am Rande erwähnt. Ein solches Zentrum liesse sich nämlich sofort und mit grossen Erfolgchancen realisieren. Die Ansiedlung von Unterhalts-, Wartungs- und Rüstungsbetrieben mit mehreren hundert Arbeits-

plätzen mit Ausbildungs- und Lehrlingswerkstätten wäre nämlich der einzige Garant zum Erhalt der wertvollen Infrastruktur und der einzigartigen Grünfläche. Ein boomender Markt stellt derzeit die Umrüstung vieler Flugzeuge auf verbrauchsärmere Dieselmotoren dar. Es geht in diesen Projekten absolut nicht um die Etablierung eines regulären Flugbetriebes, sondern lediglich um die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, Hallen, Werkstätten, Unterstände, Pisten, Rollwege und Vorplätze. Das vorhandene Pistensystem mit dem ILS (Gleitweg- und Landeskursender) soll insbesondere auch für die Anflüge der Superpumas erhalten bleiben.

Die bestehenden Flugbetriebszeiten könnten problemlos übernommen werden und, vor allem, der Flugplatz bliebe als strategische Reserve für die Luftwaffe erhalten. Denn niemand weiss, wie sich die Zukunft, nicht zuletzt wegen der zunehmenden Verknappung von Energie-Ressourcen, dereinst entwickeln wird. Aber das wirklich Geniale daran - es liessen sich zwei Projekte nebeneinander realisieren: der Innovationspark z.B. auf dem brachliegenden Gelände zwischen Wetzikon-Hinwil und Rüti und das aviatische Technologie-Zentrum dort wo es hingehört, nämlich auf den Flugplatz Dübendorf. Die Denkfabrik in Wetzikon und Konstruktion mit Erprobung in Dübendorf!

Dass die ideenreichen Initianten des Innovationsparkes dieses Szenario nicht selbst aufgenommen haben, zeigt die einseitige Fokussierung auf eine nichtaviatische Weiternutzung des Flugplatzes. Deshalb gehören solche Ideen jetzt ebenso auf den Gabentisch der Raumplanung wie der bereits präsentierte Innovationspark. Ein ausgezeichnetes Musterbeispiel einer Weiternutzung mit Ansiedlung von Unternehmen (Gewerbepark) stellt der von der deutschen Luftwaffe nicht mehr benötigte Flugplatz Neuhausen ob Eck dar (siehe www.take-off-park.de).

Einlösung der Option 2014

Die Frage aber bleibt bestehen, ob in erster Priorität unserer Landesverteidigung weiterhin die militärische Nutzung des Geländes zuzubilligen ist oder nicht. Dazu ist das politische Bekenntnis, zumindest von bürgerlicher Parteien nötig, die entsprechenden Mittel zur Erhaltung des Handlungsspielraumes für eine glaubwürdige Armee und effiziente Luftwaffe bereit zu stellen.

Die Einlösung der Option 2014 durch den Zürcher Regierungsrat ist deshalb vordringlich, damit der nötige zeitliche Freiraum für die weitere Planung sichergestellt wird.

Die kürzlich vom Tages-Anzeiger in Dübendorf gemachte, nicht repräsentative Strassenumfrage offenbart übrigens eine äusserst positive Einstellung vieler Einwohner von Dübendorf gegenüber einer Rückkehr von Kampfflugzeugen der Schweizer Luftwaffe. Hut ab vor diesen Bürgern! PB

Der Dakota-Indianer

Ob geflügelte Worte angesichts der zunehmenden Bedrohung durch die Vogelgrippe überhaupt verwendet werden dürfen, ohne diese vorher gut abgekocht zu haben, ist die interessante Frage eines an unserem Immunsystem interessierten Bürgers. Oder andersrum, wie kommt es, dass Nationalrat M. Bäumle einem Ratskollegen vorwirft, ein totes Pferd zu reiten? Diese Redensart, oft als Sprichwort der Dakota-Indianer bezeichnet, nimmt die Kriterien für sich in Anspruch, ein Pferd für tot erklären zu dürfen. Das Pferd, hier dargestellt als die Luftwaffe, die ihren verfassungsmässigen Auftrag zur Wahrung der Lufthoheit über der ganzen Schweiz wahrnimmt. Und auf der anderen Seite das einheimische «Rothaut», die eben diese Kriterien kürzlich selbst zu bestimmen pflegte.

Das Verhältnis zur Landesverteidigung

Es ist leider eine traurige Tatsache, dass sich ortsansässige amtierende und abgetretene Nationalräte – ich bediene mich an dieser Stelle der männlichen Form und berücksichtige dabei auch das weibliche Geschlecht - noch nie für unseren Militärflugplatz stark gemacht haben. Das tun andere, wie zum Beispiel die Nationalräte Max Binder, SVP Zürich, Jürg Stahl, SVP Zürich, Nationalrat Adrian Amstutz, SVP Bern, und Roland Borer, SVP Solothurn.

Nationalrat Max Binder ging es in seiner Parlamentarischen Initiative nämlich in erster Linie um die Glaubwürdigkeit der Luftwaffe und die unnötige Preisgabe von wichtigem Handlungsspielraum.

Die Beschränkung der Luftwaffe auf lediglich drei Flugplätze mit Kampfjetbetrieb zwingt die Luftwaffe in ein Korsett, aus der sie sich nach der dringenden Modernisierung nicht mehr schadlos befreien kann. Eine Tatsache, der sich zahlreiche aktive Fachleute anschliessen. Die Franz-Weber-Initiative, die bei einer Annahme zum Grounding unserer Luftwaffe führen würde, ist eine direkte Folge des Stationierungskonzeptes.

Die Motionen von Nationalrat Adrian Amstutz und Roland Borer befassen sich nochmals mit dieser Frage. Die einzigartige Grünfläche ist eine Perle von unschätzbarem Wert. Tragen wir Sorge dazu, denn nur eine massvolle, nachhaltige militärische Nutzung kann ausgedehnte Überbauungen verhindern. In diesem Sinne wünsche ich dem ortsansässigen linksgrünen Nationalrat M. Bäumle mehr Sensibilität im Umgang mit noch lebenden, aber offensichtlich totgewünschten Pferden. Die im Parlament zu Bern gemachte Aussage hat seine kritische Haltung gegenüber unserer Landesverteidigung wieder aktualisiert und ergänzt die ausgeübte Stimmhaltung, als es darum ging, der Initiative von Franz Weber eine Absage zu erteilen. Die grüne Melone bleibt halt innen doch rot. PB

Der Bundesrat wird beauftragt, das gültige Stationierungskonzept der Luftwaffe zu überprüfen und Lösungen für die offensichtlichen Mängel vorzuschlagen. Die Konzentration auf drei Flugplätze mit Jetflugbetrieb führt zu massiven Belastungen in den betreffenden Flugplatzregionen und bietet zu wenig Handlungsspielraum bei Umwelteinflüssen oder im Bedrohungsfall. Bei dieser Neubeurteilung sollen auch die mittel- und langfristige Planung der Luftwaffe auf der Grundlage einer seriösen Bedrohungsanalyse und die Konsequenzen der absehbaren Beschaffung im Rahmen des Teilersatzes F-5-Tiger berücksichtigt werden. Diese Planungen sind zudem besser mit den verschiedenen volkswirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Interessen der Regionen abzustimmen.

Begründung

Das Vernehmlassungsverfahren des SPM zeigt an den gewählten Standorten intensive und ernstzunehmende Probleme, die auch zunehmend von den nationalen Organisationen und Exponenten des Tourismus thematisiert werden. Insbesondere hat die Zunahme der deutlich lärmintensiveren Bewegungen des leistungsstarken Flugzeugtyps F/A-18-Hornet im Vergleich mit Flugzeugen älterer Generationen zu steigender Ablehnung seitens der betroffenen Bevölkerung geführt. Die vom VBS nicht klar kommunizierte Notwendigkeit der Starts mit Nachbrenner für einen Teil der Einsätze auf den Alpenflugplätzen Meiringen und Sion verstärkt diese Problematik.

Die Unwetter der letzten Jahre zeigen zudem die hohe Verwundbarkeit der Militärflugplätze wegen ungenügender geographischer Verteilung der Standorte.

Heute fehlt offensichtlich in der Schweiz mindestens ein zusätzlicher, leistungsfähiger Militärflugplatz, der bei zukünftigen Risiken und Bedrohungen verschiedener Art zur Verfügung stehen müsste. Dabei ist neben den bestehenden, im heutigen Standortkonzept nicht enthaltenen Militärflugplätze auch die Möglichkeit von militärischem Flugbetrieb auf zivilen Flughäfen in die Überprüfung einzubeziehen. Eine notwendige Verteilung der heutigen und wahrscheinlich auch in Zukunft notwendigen Starts von leistungsstarken Kampfflugzeugen bedingt einen Flugbetrieb auf mehr als drei Jetflugplätzen in der Schweiz.

Antwort des Bundesrates vom 07.12.2007

Mit dem Stationierungskonzept hat die Armee die Anzahl der Flugplätze nach eingehender Analyse unter Berücksichtigung der Streitkräfteentwicklung und der Ressourcensituation definiert.

Folgende Hauptrahmenbedingungen waren bei der Überprüfung massgebend:

- Gewährleistung der operationellen und betrieblichen Leistungen der Luftwaffe;
- maximal mögliche Konzentration der Mittel und Ressourcen;

Kommentar zur Antwort des Bundesrates

Die vom Planungsstab dem Bundesrat zur Empfehlung vorgelegte Antwort ist teilweise fehlerhaft, enthält einfach widerlegbare Behauptungen und ist mit Planungslücken behaftet. Die Antwort überbürdet dem Bundesrat zudem eine Verantwortung, die er aufgrund der Tragweite gar nicht im Stande ist, übernehmen zu können, weil der damit verbundene Schaden in weiten Teilen nicht mehr korrigiert werden kann.

Es ist mittlerweile unbestritten, dass das VBS-Stationierungskonzept den Handlungsspielraum der Luftwaffe für künftige Vorhaben in gravierender Art und Weise behindert. Es blendet die Problematik bezüglich der notwendigen Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen der Leistungsklasse F/A-18 völlig aus.

Geht man von der aktuellen Planung für die nächsten Jahre aus,

- grösstmögliche Führungs- und Einsatzflexibilität;
- Einbezug möglicher Entwicklungen in der Schweizer Luftraumstruktur;
- möglichst identische Standorte in allen Lagen;
- Berücksichtigung der maximalen Bewegungszahlen in Bezug auf die regionalen Gegebenheiten (Lärmkataster);
- maximal mögliche Einsparungen;
- möglichst sozial verträgliche Umbauschritte.

Das zentrale Kriterium für die Wahl der Standorte der Jetflugplätze ist die Topographie. Die drei Flugplätze liegen in verschiedenen Landesteilen mit unterschiedlichen meteorologischen Bedingungen. Damit kann praktisch ausgeschlossen werden, dass alle gleichzeitig witterungsbedingt nicht benutzbar sind. Als Resultat dieser Prüfung konzentriert sich der Flugbetrieb mit Kampffjets heute auf Payerne, Meiringen und Sion. Emmen dient als Ausweichflugplatz. In absehbarer Zukunft wird auch der zivile Flughafen Genève-Cointrin bei Bedarf als Ausweichflugplatz dienen, im Besonderen für Luftpolizei-Einsätze ausserhalb der Betriebszeiten der Militärflugplätze.

Die Luftwaffe kann ihre heutigen Aufträge mit drei Einsatzflugplätzen für Jets rationeller erfüllen als mit mehr Standorten. Die Flugplätze Payerne, Meiringen und Sion befinden sich in unmittelbarer Nähe der Trainingsräume. Dies erlaubt, die zur Verfügung stehende Ausbildungs- und Einsatzzeit bestmöglich zu nutzen. Die Stationierung der Kampffjets auf drei Flugplätzen (plus Emmen als Ausweichflugplatz) hat sich nach Ansicht des Bundesrates bislang bewährt.

Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Lärmimmissionen namentlich des F/A-18 erheblich sind. Das VBS führt deshalb einen Dialog mit den betroffenen Regionen, um die Lärmbelastung so weit als möglich zu reduzieren. Der Dialog mit den Behörden der Region Payerne hat dabei bereits zu konkreten Ergebnissen geführt: Das VBS konnte zusichern, dass die Jetflugbewegungen in den nächsten Jahren bei maximal 11'000 und damit im Schnitt der letzten Jahre liegen. Somit steht zurzeit für den Bundesrat der obige Dialog mit den Regionen und nicht eine Überprüfung des Stationierungskonzepts im Vordergrund.

Der Bundesrat sieht gegenwärtig keinen Anlass, das Stationierungskonzept zu überprüfen und beantragt deshalb die Ablehnung der Motion. Sollte sich im Rahmen des Beschaffungsprozesses für den Tiger-Teilersatz aus übergeordneten Überlegungen eine Überprüfung als opportun erweisen, müsste diese zu jenem Zeitpunkt eingeleitet werden.

Bei einer allfälligen Annahme der Motion wird der Bundesrat im Zweitrat die Umwandlung des Vorstosses in einen Prüfungsauftrag beantragen.

Erklärung des Bundesrates vom 07.12.2007

Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

werden bei Einführung des Tiger Teilersatzes und bei einer Annahme von 60 - 70 Kampfflugzeugen zwischen 6000 - 8000 Bewegungen neu auf die Flugplätze zu verteilen sein, sofern die permanente Luftraumüberwachung wie angekündigt über einen längeren Zeitraum ermöglicht werden soll..

Mit dem Hinausschieben wichtiger Entscheide, (unterstrichener Text in der Antwort) die heute schon absehbar sind, wird ein späterer Konflikt mit weiten Bevölkerungsteilen um die bestehenden Flugplätze geradezu provoziert. Der Planungsstab gefährdet mit dieser kurzsichtigen Taktik zudem den Tiger-Teilersatz und spielt den Gegnern dieser Beschaffung argumentativ in die Hände.

Die Zugeständnisse - insbesondere in Sion und Payerne durch Reduktion der Bewegungszahlen führen zu Veränderungen des Lärmkatasters mit gravierenden Auswirkungen auf die Zonenpla-

nung, die bei der bevorstehenden Modernisierung der Luftwaffe wieder korrigiert werden müssten.

Das ist ein schier unmögliches Unterfangen, sofern in der Zwischenzeit näher an die verkleinerte Alarmzone Überbauungen stattgefunden haben, welche sicher nicht mehr rückgängig zu machen sind.

In Sion wird politisch der Spielraum für Bewegungen mit Kampfflugzeugen bereits so weit eingeschränkt, dass die Luftwaffe beinahe nur noch zum Subventionierungszahler des zivilaviatischen Verkehrs degradiert wird. PB

Zukunft Flugplatz und Dank an die SVP

Die SVP Dübendorf hat als einzige Ortspartei das Vorgehen der drei Präsidenten der Anrainergemeinden öffentlich und in einem Schreiben an den Chef VBS kritisiert. Wir danken unserem Mitglied und Präsidenten der SVP Dübendorf, Orlando Wyss für seine beherzte Unterstützung und sein Engagement zu Gunsten des Dübendorfer Militärflugplatzes!

Der Flugplatz Dübendorf soll der Luftwaffe als einziger Stützpunkt in der Ostschweiz als Trainingsbasis für Kampfflugzeuge und Lufttransporteinheiten erhalten bleiben. Mit dem Verbleib der Helikoptereinheiten der Luftwaffe kann die notwendige Versorgung der Bevölkerung in der Ostschweiz im Katastrophenfall schnell und effizient sichergestellt werden. Mit der Nutzung der wertvollen bestehenden Infrastruktur und der Ansiedlung von weiteren aviatiknahen- und fernen Unterhalts- sowie Rüstungsbetrieben mit Hunderten von Arbeitsplätzen, inkl. Lehrlingswerkstätten, ist eine rasche und optimale Wertschöpfung mit geringer ökologischer Belastung erzielbar. Gleichzeitig kann damit die einzigartige grüne Oase als letzte zusammenhängende Landreserve des Kantons vor einer schlagartigen Zube-tonierung bewahrt werden. PB

Mittwoch, 30. Januar 2008
19.30 Uhr, Restaurant Hecht

Volksinitiative Franz Weber - Ein Angriff auf die Souveränität der Schweiz?

Referent:

Alex Miescher
Oberstleutnant im Generalstab
zugeteilter Stabsoffizier des Chefs Einsatz Luftwaffe
und F/A-18-Pilot

Organisation:
SVP Frauen Kanton Zürich
Forum Flugplatz Dübendorf



Werden Sie Mitglied vom Forum Flugplatz Dübendorf

Unter diesem Namen wurde Anfang November 1990 in Dübendorf ein unabhängiger Verein im Sinne von Art. 60/ZGB gegründet mit dem Zweck, die immer wiederkehrende Frage des Militärfluglärms auf einer sachlichen Basis zu diskutieren. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit einer glaubwürdigen Landesverteidigung, welche auch eine effiziente Luftwaffe beinhaltet.

Unser Engagement gilt damit auch dem Erhalt des Militärflugplatzes inkl. Betrieb sämtlicher Flugzeuge und Helikopter der Schweizer Luftwaffe.

Der Militärflugplatz Dübendorf ist die Wiege der militärischen Luftfahrt in der Schweiz und seit vielen Jahren in der Bevölkerung rund um den Flugplatz gut verankert.

Er ist für die Luftwaffe das einzige und nächste «Tor zur Ostschweiz» und darf nicht ohne absolute Not geopfert werden. Der Flugplatz ist ein wichtiger Teil der Luftwaffe, die ihren verfassungsmässigen

Auftrag zum Wohle des Volkes zu erfüllen hat. Die Verteilung des Fluglärms auf fünf Flugplätze mit Jetbetrieb ist ein Beitrag der Armee, das Einvernehmen zwischen der Bevölkerung auf eine nachhaltige und gute Basis zu stellen.

Der Chef VBS hat im Fernsehen dem Schweizer Volk erklärt, dass der Armee das Denken nicht verboten werden kann. Gleichzeitig wurden im Departement Maulkörbe verteilt! Das Forum, als unabhängiger Verein und politische Institution sagt deshalb seine Meinung und redet Klartext!

Wir sind kein Verein mit regelmässigen Zusammenkünften und Mitgliederversammlungen und auch keine Konkurrenz zu Parteien. Wir können aber mit unserer Arbeit politische Parteien und Personen, die zu einer glaubwürdigen Armee stehen, unterstützen oder ergänzen.

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