

Information

des Forums Flugplatz Dübendorf

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

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

Lieber Mitglieder, liebe Interessenten

Das traurige Debakel um die Swissair zeigt, dass auch der best gefüllte Schulsack von Managern und Beratern nicht vor Fehl einschätzungen mit katastrophalen Folgen schützt. So gesehen dürfte auch der Umbau unserer Landesverteidigung nie vollständig frei von Mängeln sein. Laufende Überprüfung und Mut für notwendige Korrekturen sind unerlässlich!

Gemäss Armeeleitbild XXI müssen die stärker gewachsenen Betriebsausgaben zu Gunsten von nötigen Investitionen gesenkt werden. Dies auf allen Ebenen optimal durchzuführen, wird keine leichte Aufgabe sein. Raumsicherung – ein mehrfach zitierter Begriff im Leitbild - ist prioritär eine Aufgabe der Luftwaffe. Trotzdem droht nun die Gefahr, dass mit einer solchen Umlagerung der Luftwaffe bedeutende Betriebsmittel entzogen werden, noch bevor Neuinvestitionen politisch abgesegnet sind! Im Klartext: Ein vorzeitiger Abbau der Flugzeugflotte **vor der Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges** würde den vom Volk erteilten, verfassungsmässigen Auftrag der Armee gefährden! Negative Konsequenzen für den Militärflugplatz wären eine logische Folge davon.

Verschiedene Denkmodelle sind gute Grundlagen, die beste Auswahl sehr wichtig und die Überzeugungsarbeit an die Adresse der Parlamentarier «matchentscheidend»!

Gründungsmitglied der Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) Andreas Gross sagte 1992: „Wir bemühen uns, die Konflikte anders zu lösen – im Wissen, dass es, wenn es uns misslingt, zu spät ist“. Diese sonderbare Maxime gilt für die GSoA noch heute! Dieses Risiko ist jedoch zutiefst menschenverachtend und kostet dann nicht nur Franken sondern Blut! Die beiden Initiativen der GSoA sind entschieden abzulehnen! Die beiden Beiträge von Bundesrat Samuel Schmid sowie der AWM begründen detailliert das doppelte NEIN.

Wie den kürzlich publizierten Statements zu entnehmen ist, fährt die SP-Dübendorf einmal mehr armeefeindliches Geschütz auf. Anlass dazu sind die neuen Flugbetriebszeiten der Luftwaffe. Der Griff in die verstaubte Mottenkiste der Militärflugplatzbekämpfung fördert wieder die altbekann-

ten Parolen gegen den Flugplatz Dübendorf zu Tage. Ob das wohl mit dem Gründer des inzwischen liquidierten Vereins „Bürgerinnen und Bürger gegen den Fluglärm“ (BgF) zu tun hat, der sich für die kommenden Wahlen als Stadtrat der SP bewirbt? Peter Anderegg, damals unermüdlicher Aktivist gegen die Luftwaffe und den Flugplatz Dübendorf schätzt es zwar nicht, an die Vergangenheit erinnert zu werden. Leider können wir ihm diesen Gefallen nicht tun! Aussagen und Handlungen, werden durch den Zeitfaktor nicht ungeschehen

gemacht! Die Unterstützung armeefeindlicher Initiativen - u. a. der GSoA-Ostermarsch 1993 von Dübendorf nach Uster mit Teilnahme der SP und der "BgF" - ist noch in bester Erinnerung. Selbstverständlich werden wir unsere Vereinsmitglieder, die sich als Kandidaten für das Dübendorfer Parlament bewerben, unterstützen.

Liebes Forummitglied, ich wünsche Ihnen und Ihren Familienangehörigen schon jetzt ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes Neues Jahr.

Ihr Peter Bosshard, Präsident



Bundesrat Samuel Schmid
Chef VBS

Am 2. Dezember wird das Schweizer Volk zum zweiten Mal innert zwölf Jahren über das Gleiche abstimmen: über eine Initiative der Gruppe für die Schweiz ohne Armee (GSoA), welche die Abschaffung der Armee verlangt. Gleichzeitig wird eine zweite Initiative der GSoA zur Abstimmung kommen, die einen freiwilligen zivilen Friedensdienst einführen will – ein Konzept, das zukunftsgerichtet sein möchte, jedoch wenig durchdacht ist.

Bei der Armeeabschaffungsinitiative geht es offensichtlich um die Neuauflage eines alten und vom Volk bereits abgelehnten Begehrens. Die Armee stellt sich auch diesmal ohne Bedenken dieser Frage nach ihrer Berechtigung. Sie leistet nach wie vor einen substanziellen Beitrag zur Sicherheit des Landes und der Bevölkerung.

Tatsache ist, dass auch nach dem Ende des Ost-West-Konfliktes die Welt keineswegs ein stabiler und friedlicher Ort geworden ist. Die Wahrscheinlichkeit eines konventionellen zwischenstaatlichen Krieges ist zwar markant gesunken, aber niemand

kann die langfristige Entwicklung zuverlässig voraussagen. Regionale Krisenherde in Europa, die immer noch eine ständige Realität sind, bergen das Potential einer Ausweitung in sich. Auch die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen und moderner Waffentechnologien bleibt ein Faktor der Instabilität. Fazit: Unsere Verteidigungsfähigkeit muss erhalten bleiben, und die Armee tut dies, indem sie bei verringerter Grundbereitschaft alle militärischen Kernfähigkeiten bewahrt, um bei Bedarf "aufwachsen" zu können.

Gleichzeitig muss sich die Armee nach den akuten Gefahren ausrichten und deren Ursachen bekämpfen. Ihr Engagement in der Abrüstungspolitik hilft, die Weiterverbreitung von Massenvernichtungswaffen und Raketen möglichst zu verhindern. Mit der Entsendung von Militärbeobachtern und friedensunterstützenden Einsätzen unter UNO- oder OSZE-Mandat trägt die Armee zu Frieden und Stabilität in unserem strategischen Umfeld bei. Fazit: den heutigen Gefahren muss aktiv und präventiv begegnet werden. Die Armee tut dies mit ihrem Auftrag der Friedensunterstützung und Krisenbewältigung.

Schliesslich können Situationen entstehen, in denen die zivilen Mittel nicht ausreichen, um die Lage zu meistern. In den letzten Jahren war mehrmals die Hilfe der Armee bei Waldbränden, Überschwemmungen, Lawinen und Sturmschäden nötig. Die Armee unterstützt auch subsidiär die Polizei, z.B. bei der Bewachung von Botschaften in Zeiten erhöhter Spannungen oder bei der Sicherung internationaler Konferenzen, die ein besonderes Gewaltpotential aufweisen. Fazit: Wenn die zivilen Behörden in Notlagen überfordert sind, ist die Armee ein bewährtes und nötiges Instrument.

Die Armee ist nur eines unserer sicherheitspolitischen Instrumente, neben Bevölkerungsschutz, Polizei und Staatsschutz, Wirtschafts- und Aussenpolitik und wirtschaftlicher Landesversorgung. Ihre

Leistungen sprechen aber für sich: Sie ist ein zentrales Mittel in der Vorbeugung und Bewältigung einer Vielzahl von Gefahren und Risiken.

Die Armee passt sich den veränderten Herausforderungen mit der Reform „Armee XXI“ an. Halten die Initianten die Armee für eine überholte Institution, so ignorieren sie die Realität. Die Bestände der Armee werden reduziert, die Wehrpflichtigen früher aus der Dienstpflicht entlassen, die Ausbildung verbessert, die Kooperation ausgebaut, und es wird in Mobilität und Technologie investiert. Die Reform trägt durch neue Dienstleistungsmodelle auch den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Gesellschaft Rechnung. Und all dies bei einem gleichbleibenden Budget von 4.3 Milliarden Franken jährlich, was inflationsbereinigt ein Drittel weniger ist als vor zehn Jahren – während alle anderen Ausgabebereiche des Bundes zugelegt haben. Um bei gleichbleibendem Budget mehr investieren zu können, muss die Armee bei den Betriebskosten sparen und somit selber grosse Anstrengungen unternehmen.

Die zweite GSoA-Vorlage will einen zivilen Friedensdienst einführen. Eine Grundausbildung in „Wissen und Praktiken gewaltfreier Konfliktbearbeitung“ soll der gesamten in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung kostenlos offen stehen. Die Förderung des Friedens steht zwar grundsätzlich im Einklang mit der schweizerischen Tradition und Politik; dieses Projekt hat aber

erhebliche Mängel. Es ist offenkundig, dass die Kosten einer allen offen stehenden Ausbildung unkontrollierbar wären. Zudem würde der bestehende Zivildienst konkurrenziert – und somit Hilfeleistungen beispielsweise in Altersheimen gefährdet – und die Wirtschaft durch den Kündigungsschutz der freiwillig Dienst Leistenden belastet. Die Einsetzung einer begleitenden Kommission, wie es die Initiative vorsieht, würde weitere bürokratische Strukturen schaffen. Auch hier läuft die Initiative der Zeit hinterher: Zurzeit wird im EDA ein Expertenpool aufgebaut, von dem bereits Hunderte von Experten in Konfliktregionen entsandt wurden, zum Beispiel Wahl- oder Menschenrechtsbeobachter. Schliesslich geht es hier um anspruchsvolle Aufgaben, die nur einem sorgfältig ausgebildeten Personal anvertraut werden können.

Das Schweizer Volk ist oft aufgerufen, über Vorlagen abzustimmen, welche Armee und Sicherheitspolitik betreffen. Die Abstimmungsergebnisse der letzten zwölf Jahre zeigen deutlich, dass die Mehrheit nicht willens ist, die Armee abzuschaffen oder auch nur zu schwächen. Das Volk hat 1989 die Abschaffung der Armee abgelehnt, 1993 der Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen zugestimmt und die zahlenmässige Beschränkung der Waffenplätze verworfen und im letzten November der Umverteilungsinitiative eine Abfuhr erteilt. Auch jetzt ist wieder ein Zeichen für die Armee nötig: ein doppeltes Nein am 2. Dezember.

Nein zu einer abenteuerlichen Risikopolitik Nein zu den Armeeabschaffer-Initiativen am 2. Dezember Arbeitsgemeinschaft für eine wirksame und friedenssichernde Milizarmee (AWM)

Die Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) hat zwei Initiativen eingereicht, die am 2. Dezember 2001 Volk und Ständen unterbreitet werden. Die Titel der Initiativen sagen schon alles: „Für eine glaubwürdige Sicherheitspolitik und eine Schweiz ohne Armee“ sowie „Solidarität schafft Sicherheit: Für einen freiwilligen zivilen Friedensdienst“.

Der Bundesrat und die eidgenössischen Räte lehnen die Initiativen klar ab. Sie empfehlen Volk und Ständen, Nein zu stimmen.

Die GSoA hat schon zwei Anläufe genommen, um unsere Armee zu beseitigen oder entscheidend zu schwächen. Der Souverän hat dazu zweimal Nein gesagt. 1989 wurde die erste Armeeabschaffungsinitiative von 64 % verworfen. Die Fahrlässigkeit der Initianten kann im Rückblick noch besser beurteilt werden. Damals existierte die schwer gerüstete Sowjetunion noch, der von der Sowjetunion beherrschte Warschau Pakt ebenso. Es gab auch noch Jugoslawien: Kurz danach brach die kommunistische Herrschaft in Osteuropa zusammen. 1991 löste sich auch die Sowjetunion in ihre Bestandteile auf. Das geschah ohne Krieg, namentlich

weil es die NATO und die atomare Abschreckung gab.

In der Folge, ab 1991, kam es zum brutalem Krieg innerhalb von Jugoslawien. Der bisherige Preis: etwa 200'000 Tote; Gräuel ohne Zahl; etwa 2 Millionen Flüchtlinge. Diese Kriege wurden erst durch das Eingreifen der NATO in Bosnien und dem Kosovo beendet. Die NATO hat soeben einen ähnlichen Konflikt in Mazedonien eingedämmt.

Innerhalb der ehemaligen Sowjetunion ist es nach 1991 mehrfach zu kriegerischen Handlungen gekommen. In Tschetschenien wird weiterhin gekämpft. Zahlreiche Konflikte in und zwischen ehemaligen Sowjetrepubliken im Süden Russlands schwelen weiter, sind nicht endgültig beigelegt. Russland bleibt eine Grossmacht, wenn ihr Militärpotenzial auch beträchtlich geschrumpft ist.

Wie haben die osteuropäischen Länder, die 1989/90 ihre Souveränität zurückerlangt, reagiert? Haben sie die Armee abgeschafft, sich gesagt, jetzt kann sowieso nichts mehr passieren? Ganz im Gegenteil. Sie bemühen sich alle um Aufnahme in die NATO. Und

wenn man das tut, muss man eine Armee haben, diese sogar modernisieren. Polen, Ungarn, Tschechien sind bereits NATO-Mitglieder. Das ungarische Volk hat Ende 1997 an der Urne den Beitritt zur NATO beschlossen! Niemand schafft die Armee ab! Unsere Nachbarn - Österreich inklusive - auch nicht. Sie reorganisieren ihre Streitkräfte, sie rüsten sektoriell auf. Im Übrigen: die weltweiten Militärausgaben betragen 1999 mehr als 800 Milliarden Dollar.

Dazu kommt jetzt noch gross angelegter, verbrecherischer Terrorismus. Der Terrorismus ist nichts Neues. Die am 11. September gegen die USA angewandten Methoden wirken neu. Von derartigen Methoden war allerdings in Studien schon früher die Rede. Jetzt sind wohl organisierte Banden zur Tat geschritten. Wie die Wirtschaft infolge technologischer Innovation „globalisiert“ ist, so ist es auch organisierte Gewaltanwendung. Zur Abschreckung und Ausschaltung Kriegführender Terrorbanden ist das Zusammenwirken verschiedener Kräfte und Organisationen nötig. Dazu gehören militärische Kräfte.

Wie hat der Bundesrat im September 1970 angesichts der mit der versuchten palästi-

nensischen Machtergreifung in Jordanien zusammenhängenden Entführung mehrerer Passagierflugzeuge, darunter einer Swisair-Maschine, die später gesprengt wurden, reagiert? **Mit dem Aufgebot von Truppen (Füsilier Bataillone), die während vieler Monate Kloten und Cointrin sicherten. Diese Bataillone erfüllten ihren Auftrag: sie schreckten ab, es kam zu keinen Zwischenfällen.** Im Kampf gegen die von Afghanistan aus so genannten „Heiligen Krieg“ gegen den Westen führenden Fanatiker spielen Streitkräfte zwangsläufig eine zentrale Rolle. Das haben sogar die deutschen Grünen kapiert!

Es kommt nun nicht nur darauf an, dass die zwei neuen Armeeabschaffer-Initiativen verworfen werden. **Die Ablehnung muss unmissverständlich sein.** Den Radikal-Pazifisten und der sozialistischen Linken muss gezeigt werden, dass wir von ihren permanenten Versuchen genug haben, die Schweiz wehrlos zu machen. **Seit 1987 kamen 6 Initiativen dieser Leute zur Abstimmung, die die Schweizer Armee liquidieren oder schwächen sollten. Alle diese Vorstösse sind vom Schweizer Volk zurückgewiesen worden.**

Zusammengefasst: Die Initiative für eine Schweiz ohne Armee ist völlig unverantwortlich. Ihre blosse Existenz schadet der Glaubwürdigkeit der Schweiz - und die haben wir gegenwärtig bekanntlich besonders nötig. Die Friedensdienst-Initiative ist überflüssig, weil Friedensförderung vom Bund und Hilfswerken kompetent betrieben wird. Sie würde nur zur Verschleuderung von Steuergeldern führen.

Schweizer Hilfe im Ausland muss effizient sein, also nicht von linker Ideologie bestimmt werden.

Am 2. Dezember:

2x NEIN

zu den Armeeabschaffungsinitiativen!

Für unsere Vereinsmitglieder liegt diesem Info das Protokoll der 9. Generalversammlung vom 20. April 2001 bei.

Forum Flugplatz Dübendorf
Präsident: Peter Bosshard (PB)
Vizepräsident: Robert Steiner (RS)
Beisitzer: Peter Jost (PJ)
Beisitzer: Aldo Wicki (AW)
Kassierin: Annelies Schwarz (AS)



Dominique Brunner
Küsnacht

Weit haben wir es gebracht: führungslose Schweiz

Das der Schweiz zur Schande gereichende Swisair-Debakel ist das Resultat von Führungsfehlern bzw. Führungsversagen. Und zwar nicht nur in der Zeit, als die abenteuerliche Acquisitionspolitik beschlossen und realisiert wurde, sondern fast bis zum Schluss. Und versagt haben verschiedenste Instanzen und Personen. Kein Unfall also, viel schlimmer: ein Symptom. Denn einzigartig ist der Fall nur in seinen Dimensionen und der Dauer der Krise, um die es geht. Die EXPO 01, nunmehr 02, liefert ein weiteres Beispiel nach der eher stümperhaften Behandlung der seinerzeitigen, im historischen Kontext der Ost-West-Konfrontation nachvollziehbaren Vorbereitungen für Widerstand im besetzten Land, die um 1990 zur Staatskrise aufzubauschen versucht wurde. Die gravierende Schädigung der Armee durch die miserable Armee 95, vor allem Konzept und Durchführung der Ausbildung, ist ein weiteres Beispiel von Führungsversagen, für welches das Land nur dank der Gunst der Lage nicht bestraft wurde. Der Verlauf der Auseinandersetzung mit dem World Jewish Congress — und Teilen der Clinton-Administration - um die nachrichtenlosen Vermögen, um, wie es die NZZ genannt hat, die „Schatten des Zweiten Weltkrieges“ erklärte sich auch aus erstaunlichen Führungsfehlern, nämlich dem Verkennen der Anzeichen, unzutreffender Lagebeurteilung, verspäteter Reaktion und ungeschicktem Umgang mit dem Gegenspieler. Am Schluss musste man sich freikaufen, was noch nie von berechtigter Selbstachtung gezeugt hat. Und nun bläst man aus purer Angst vor Krawall das WEF-Treffen in Davos ab. Offenbar unter Mitwirkung des Bundesrates, was, mit Verlaub gesagt, durchaus bezeichnend ist. Das Schlimmste sind in casu nicht die Einnahmefälle im Bündnerland, sondern besteht in der Verweigerung der Erfüllung der primären Staatsaufgabe: Recht und Ordnung sicherzustellen, d.h. nötigenfalls durchzusetzen. Als 1983 eine Palästina-Konferenz in Genf durchgeführt wurde, weil sie andere Länder aus Sicherheitsgrün-

den nicht beherbergen wollten, bot man zum Schutz ein Panzer-Regiment auf, und es passierte nichts. Als 1970 die Sicherheit der Flughäfen Kloten und Cointrin im Gefolge der von den Palästinensern provozierten Jordanien-Krise gefährdet erschien, bot der Bundesrat Füsilier-Bataillone auf, die während Monaten ihren Bewachungsauftrag einwandfrei und ohne Zwischenfall erfüllten. Man hatte noch etwas wie Selbstachtung und Selbstvertrauen.

Personalbestand der Streitkräfte verschiedener europäischer Staaten (Aktive und Reserve zusammen)

Türkei	988'400
Frankreich	713'430
Deutschland	685'300
Rumänien	677'000
Polen	623'290
Schweden	622'700
Spanien	613'950
Finnland	516'700
Grossbritannien	515'300
Griechenland	450'170
Bulgarien	382'760
Schweiz	354'670 (Armee-95)
Italien	315'800
Kroatien	281'000
Portugal	255'580
Norwegen	248'700
Ungarn	134'090
Österreich	110'500
Dänemark	86'710
Niederlande	84'140
Slowenien	70'000
Slowak. Republik	58'600
Irland	26'280
Lettland	19'550
Estland	18'800

Quelle: The Military Balance 2000-2001, herausgegeben vom International Institute for Strategic Studies, London.

Die Armee XXI wird einen Bestand von 220'000 haben: 140'000 Aktive und 80'000 Reserve.

Russische Bomber auf Abwegen (NZZ 15. 2. 2001)

Russische Kampfflugzeuge haben bei Manövern erstmals seit Jahren den Luftraum Japans und Norwegens verletzt. Moskau bestätigte den Flug von zwei Langstreckenbomben von Typ Tu-22 «Backfire» und zwei Jagdflugzeugen Su-27» in unmittelbarer Nähe zu Japan. Das japanische Aussenministerium beschwerte sich bei der russischen Botschaft in Tokio.

Norwegische Jagdflugzeuge verfolgten in der Nacht zum Mittwoch zwei russische Langstreckenbomber Tu-160 «Blackjack». Nach Angaben des norwegischen Fernsehens ortete die Luftüberwachung des Landes die Maschinen beim Flug über norwegisches Territorium. Dies sei die erste Luftraumverletzung aus östlicher Richtung seit zwei Jahren gewesen, hiess es weiter.

Anpassung von Flugbetriebszeiten

Auszug aus der Information an die Gemeindebehörden rund um den Militärflugplatz Dübendorf



Hans-Peter Erni
Betriebsleiter Dübendorf

Die Luftwaffe ist und bleibt auch in der Armee XXI für unsere Sicherheits- und Neutralitätspolitik ein wichtiges Mittel der ersten Stunde. "Die Einsatzbereitschaft setzt gut ausgebildetes Personal, erstklassiges Material und ein ständiges Training voraus" sagt Bundesrat Samuel Schmid, Vorsteher des Eidg. Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport.

Für das gut ausgebildete Personal ist das Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe die bedeutendste Ressource für die fachtechnische Ausbildung der Miliz und den Unterhalt unseres erstklassigen Materials, seien dies Luftfahrzeuge, Radaranlagen oder Führungssysteme. Für das ständige Training - es ist die Grundlage jeder nur erdenklichen Operation im Bereich der Luftverteidigung, des Luftpolizeidienstes, des Lufttransportes oder der Luftaufklärung - benötigen wir unsere Umwelt. Auch wenn die quantitativ weiterhin schrumpft (vgl. Bewegungsstatistik von Dübendorf), qualitativ ist sie am wachsen; das haben unsere Einsätze zur Bekämpfung der Waldbrände im Misox, die Unterstützung der Bevölkerung im Lawinenwinter 2000 usw. gezeigt. Ein qualitativer Wachstumsschritt steht nun auch in Dübendorf an.

Mit diesem Brief möchten wir Sie und Ihre Ratsmitglieder über drei Vorhaben bezüglich unserer Flugbetriebszeiten informieren, die für das Training unserer Piloten und damit für das Sicherstellen der operationellen Einsatzbereitschaft der Luftwaffe, insbesondere aber derjenigen des Flugplatz Dübendorf von ausschlaggebender Bedeutung sind.

1. Vorhaben: Nachflüge mit Helikoptern

Damit unsere qualitativen und bestens ausgerüsteten Transport-Helikopter auch vollumfänglich für alle vorgesehenen Einsatzzwecke genutzt werden können, sind wir auch auf ein minimales Nachtflugtraining angewiesen. Wir möchten deshalb rund 100 Nachteinsätze jeweils ab Okto-

ber bis März im Winterhalbjahr ab unserem Flugplatz Dübendorf durchführen.

2. Vorhaben: Abendflüge mit F/A-18

Dämmerungs- und Abendflüge sind gemäss Abmachungen mit Tiger- und Mirage-Kampfflugzeugen ab Dübendorf gestattet. Wenn auch gestern diese Flugzeuge noch als modern gegolten haben, so sind sie heute im Vergleich zu unseren F/A-18 technologisch rückständig. Der Flugzeug-Mix, mit welchem wir Dämmerungs- und Abendflüge bis 2000 Uhr an einem Tag pro Woche im Winterhalbjahr durchführen, muss deshalb verändert werden, damit wir den Auftrag der Luftwaffe erfüllen können. Primär müssen wir heute die F/A-18 Besatzungen, sekundär unsere Tiger- und Mirage-Piloten ins Abendflugtraining beordern, damit wir den von Bundesrat Samuel Schmid gemachten Aussagen gerecht werden können.

3. Vorhaben: Optimierung des Piloten- Trainings

Ressourcen sind knapp. Insbesondere der Schweizer Luftraum und unsere Trainingszeiten sind rare Güter. Dennoch nutzen wir von den veröffentlichten und erlaubten Flugbetriebszeiten nach wie vor nicht die gesamte Zeitspanne. Der Versuch, die Mittagszeit für das Jet-Training zu nutzen, blieb 1997 beim Versuch. Ein um 15 Minuten früher, bzw. ein auf 0815 Uhr festgelegter Trainingsbeginn wird heute bei gleichbleibender Start- und Landehäufigkeit voraussichtlich den effektivsten Trainingserfolg garantieren.

Auf den folgenden Seiten legen wir Ihnen die dreisummarisch geschilderten Vorhaben detailliert dar. Selbstverständlich stehe ich und meine Mitarbeiter und die Piloten gerne und jederzeit zur Verfügung um Ihnen und Ihren Ratsmitgliedern alle weitergehenden Fragen zu beantworten.

Weiteres Vorgehen: Anlässlich der nächsten Delegiertenversammlung der IGM (Interessengemeinschaft von Gemeinden im Einzugsbereich des Militärflugplatzes Dübendorf) vom 7. November 2001 möchte ich persönlich über (zwei) mögliche Verfahren orientieren, wie der von uns verursachte abendliche Luftfahrzeuglärm im Einzugsgebiet des Flugplatzes Dübendorf aufgeteilt werden

kann. Das Mitspracherecht Ihres Delegierten soll helfen, eine breit abgestützte Lösung für alle Betroffenen zu finden.

Nachtflugbetrieb mit Alouette 3 und Super Puma

Ausgangslage heute

Mit der Beschaffung von 12 Cougar Transport-Helikoptern und der gleichzeitigen Liquidation weiterer Alouette 3 - Helikopter wird bei der Luftwaffe eine Erhöhung der Qualität bei gleichzeitiger Reduktion der Flottengrösse angestrebt. Die Qualitätssteigerung am Flugmaterial kann jedoch nur dann genutzt werden, wenn auch die Besatzungen mit ihrem Ausbildungs- und Trainingsstand Schritt halten kann. Gleichzeitig mit der Erhöhung der Qualität des Flugmaterials sind auch die Bedürfnisse für den Einsatz dieser Mittel bedeutend gestiegen. Unser Grenzwachtkorps beispielsweise beantragte aufgrund der phantastischen Erfolgsleistungen unserer Einsätze mit den FLIR-Helis (Super Puma mit „Forward Looking Infrared“ - Sensor) zur Überwachung unserer grünen Grenze eine Verdreifachung des zugeteilten Helikredit.

Mit der Beschaffung der Cougar-Helikopter und mit dem gesteigerten Bedürfnis weiterer Nachteinsätze sind aber auch die Ausbildungs- und Trainingsbedürfnisse der Besatzungen (Piloten, FLIR-Operateure, Fliegende Einsatzleiter der Polizei, etc.) gestiegen.

Mengengerüst

Bis anhin wurde praktisch die gesamte Nachtflugbetrieb der Helikopter von Alpnach aus bewerkstelligt. Da nun auch der Nacht-Helikopterflugbetrieb nicht nur einem einzigen Flugplatz aufgebürdet werden darf, wurde nach einer Lösung gesucht um die Lärmbelastung angemessen zu verteilen.

Zur Sicherstellung der Ausbildung und des Trainings der Berufsmilitärpiloten (Milizpiloten werden im Nachflug nicht mehr ausgebildet) ergibt sich folgendes Mengengerüst an Nachtflugeinsätzen für die einzelnen Militärflugplätze (Planungshorizont 2010). (Siehe Tabelle 1, Seite 7).

Charakteristik der Einsätze

Bei den Nachteinsätzen mit Alouette 3 handelt es sich um Navigationsflüge der Piloten-Grundausbildung. Die Luftfahrzeuge fliegen daher in Dübendorf ab und absolvieren einen vordefinierten Parcours ausserhalb des Immissionsbereichs von Dübendorf und den angrenzenden Gemeinden. Bei den Nachteinsätzen mit Super Pumas handelt es sich um Einsätze taktischer Art

(Personensuche, FLIR-Einsätze, Polizei-Flüge, etc.). Wie bei den Einsätzen mit den Alouettes verlassen die Helikopter den Flugplatzraum und operieren im entfernteren Umland.

Im Vergleich zu den Kampfflugzeugen ist aber die Einsatzdauer der Helikopter beträchtlich höher. Die Starts können somit ab 1800 Uhr bis ca. 2000 Uhr, die Landungen bis 2200 Uhr erfolgen.

Bei den 22 Winter-Trainingswochen (siehe Tabelle auf Seite 7) und den insgesamt 100 durchzuführenden Einsätzen ergeben sich somit ca. 4 bis 5 Starts pro Trainingstag (jeweils Dienstags, der Donnerstag gilt als Ausweichtag).

Wir trachten danach, bei den Trainingseinsätzen möglichst lärmarme Flugprofile anzuwenden (steil ansteigender Wegflug, steil abfallender Anflug, reduzierte Flugeschwindigkeit). Für die Grundausbildungsflüge unserer Piloten, die erst am Aufbau ihrer Erfahrung arbeiten, können diese lärmarmen Flugprofile leider nicht angewendet werden.

Abendflugbetrieb mit F/A-18

Ausgangslage heute

Ein internes Reglement der Schweizer Luftwaffe (NOMIL C, Nummer 23/1998) beschreibt die Möglichkeiten für Jet-Nachtflüge für die Flugplätze Payerne, Meiringen, Emmen und Dübendorf. Die Tabelle wiedergibt die wichtigsten Sachverhalte. (Siehe Tabelle 2, Seite 7).

Wie aus der Tabelle ersichtlich sind die Flugbetriebszeiten für die Monate Oktober bis März und November bis Februar verschieden. Die Flugzeugtypen sind bei den Flugplätzen Payerne, Meiringen und Emmen nicht beschrieben. Hingegen existieren für Dübendorf Abmachungen, gemäss welche Flugzeuge Abendflüge durchführen können (Tiger / Mirage). Zur Zeit finden aufgrund der Stationierung der verschiedenen Flugzeugtypen Nachtflüge mit F/A-18 im normalen Trainingsbetrieb nur in Payerne statt. Lässt das Wetter oder der Pistenzustand von Payerne keine Nachtflüge zu, bleiben sämtliche F/A-18 der Schweiz am Boden!

Notwendigkeit des Nachtflugtrainings

Momentan verfügt die Mehrheit der F/A-18 Piloten über eine, wenn auch grösstenteils sehr geringe Erfahrung im Nachtflug. Diese basiert auf den Nachtflugtrainings mit den Tiger und den Mirage und der Nachtflugkampagnen in Norwegen. Es ist aber festzuhalten, dass schwergewichtig auf dem Tiger nur formelle Grundübungen trainiert werden können.

Die Einsätze bei Nacht bedeuten für die Piloten nicht nur erschwerte Bedingungen für die taktischen Belange, sondern auch für das Fliegen ansich. Selbst ausserhalb

von Wolken müssen intensiv und regelmässig die Fluglageninstrumente konsultiert werden. Die Gefahr von Orientierungsverlust ist bei Nacht sehr viel grösser als bei Tag. Stress-Situationen oder Pannenfälle bei Nacht sind bedeutend anspruchsvoller, das Einschätzen der Fluglage und Manipulationen in der Dunkelheit oder das Ablesen von Nothandbüchern und dergleichen bei diffuser Beleuchtung erfordern intensives Training.

Die Regelmässigkeit eines Trainings bei Nacht ist entscheidend. Unsere Erfahrungen in Norwegen haben gezeigt, dass bei regelmässigen Einsätzen bei Nacht das persönliche Sicherheitsgefühl, aber auch die Effizienz, steigt. Der Ist-Zustand heisst aber, dass ein Pilot nach mehrmonatigem Unterbruch (April bis September) etwa alle 3 bis 4 Wochen bei Nacht in Payerne ein Training absolvieren kann (sofern die Wetterbedingungen und der Flugplatzzustand dies überhaupt erlauben).

Es ist von grosser Bedeutung, ob Identifikationen bei Nacht nur auf beleuchtete oder auch auf unbeleuchtete Objekte durchgeführt werden müssen. Luftpolizeidienst und im besonderen die Wahrung der Lufthoheit bei Nacht bedeutet, dass gerade auch Identifikationen auf unbeleuchtete Objekte möglich sein müssen. Sollten sich gar die zu identifizierenden Objekte nicht kooperativ verhalten, ist eine enorme Erfahrung der Besatzungen unabdingbar.

Begriffliche Bestimmungen

Innerhalb der Tabelle mit den Flugbetriebszeiten für vier Militärflugplätze Meiringen, Emmen und Dübendorf werden Abendflüge erwähnt. Diese begriffliche Bestimmung ist für einen Beobachter am Boden zutreffend gewählt. Im Oktober und im März ist es hingegen „in der Luft“ auf grossen Höhen noch lange nicht wirklich Nacht. Der Pilot spricht darum tatsächlich von Dämmerungsflügen mit Nachtlandung. Erst im Zeitraum von November bis Februar wird es auch „in der Luft“ nach 1800 Uhr wirklich dunkel.

Mit der heutigen Regelung (Oktober und März, 1800 bis 2000 Uhr, November bis Februar bis 1730 Uhr) können somit lediglich Dämmerungsflüge mit Nachtlandung trainiert werden. Dämmerungsflüge sind taktisch hochinteressant und im Einsatzbereich des Hornet sehr anspruchsvoll. Eine Art Luftkampf, welche wir heute auf der Hornet kaum trainieren können. Nachtflug hingegen ist nochmals ein völlig anderes Thema. Mit der heutigen Regelung könnten höchstens Nachtlandungen und etwa im Dezember und Januar Teilnachtsflüge trainiert werden.

Mengengerüst an Abendflügen

Für den Zeitraum vom Oktober und bis März ergeben sich pro Jahr jeweils ca. 22

Trainingstage gemäss Aufstellung. (Siehe Tabelle 3, Seite 7)

Mit den bis anhin bereits durchgeführten 8 Starts pro Trainingstag bzw. Trainingswoche ergeben sich somit ca. 176 Starts pro Saison. Die gewünschte Neuverteilung dieser 8 Starts auf unsere in Dübendorf stationierten Flugzeugtypen ergibt sich aus der Tabelle 4, Seite 7).

In Abhängigkeit der derzeitigen Staffelgrößen bei unseren ganzjährig in Dübendorf stationierten Fliegerstaffeln ergibt sich somit ein durchschnittliches Trainingsvolumen von ca. 6 Einsätzen pro Saison und Pilot. Dies wiederum bedeutet, dass ein in Dübendorf stationierter Pilot in etwa alle 3 Wochen ein Trainingsflug bei Nacht durchführen kann.

Nutzt man zugleich die bereits existierende Trainingsmöglichkeit in Payerne, so kann die seit langem definierte Notwendigkeit einer minimalen operationellen Einsatzbereitschaft erfüllt werden, dass ein F/A-18 Pilot rund alle 2 Wochen ein Nachteinsatz absolvieren kann.

Fluglärmverteilung

Wir trachten danach, dass wir in Abhängigkeit der vorherrschenden Windrichtung und in Abhängigkeit der Möglichkeiten der Flugsicherung im Zusammenhang mit Zürich-Kloten die 8 Jet-Starts und 8 Jet-Landungen gleichmässig auf beide Pistenrichtungen und gleichmässig auf die Wegflug- bzw. Anflugrichtungen zu verteilen versuchen. Dies wiederum bedeutet, dass der Fluglärm für die betroffenen Anwohner (weil gleichmässig verteilt) merklich reduziert wird.

Anpassung der Jet-Flugbetriebszeiten mit F/A-18

Ausgangslage heute

Mit der Einführung der F/A-18 wurde versucht im Gleichschritt mit der qualitativen Steigerung des Flugmaterials, unter Beibehaltung der Anzahl Starts und Landungen, den Trainingserfolg zu steigern. Gleichzeitig wurden Anstrengungen unternommen die vorhandene Kapazität des Luftraumes über der Schweiz besser zu nutzen. Die Lösung glaubte man darin gefunden zu haben, dass die Mittagszeit für F/A-18-Trainingsflüge genutzt werden sollte. Man versuchte, Jet-Kampfflugzeuge an einzelnen Wochentagen vor 1200 Uhr starten und frühestens ab 1315 Uhr landen zu lassen. Allerdings war und ist der Tiger als Trainingspartner des F/A-18 nicht in der Lage, derart lange Flugzeiten im taktischen Einsatz zu garantieren. Das Vorhaben musste darum wieder abgebrochen werden. Ein Ausweg konnte gefunden werden, indem die publizierten Flugbetriebszeiten, namentlich am Nachmittag, bis 1700 Uhr genutzt werden.

Somit nutzt die Schweizer Luftwaffe folgende Trainingszeiten: (siehe Tabelle 5, Seite 7.)

Erneute Anpassung der Jet-Flugbetriebszeiten

Es hat sich gezeigt, dass mit den F/A-18 unter Verwendung von Zusatztanks bedeutend längere Verweilzeiten im Luftraum erreicht werden können. Auf der Suche nach weiteren Optimierungsmöglichkeiten des Pilotentrainings strebt man danach, die Trainingszeiten unter Beibehaltung der heutzutage produzierten Starts und Landungen zu vergrössern:

Während am Nachmittag der einzelnen Trainingstage der zur Verfügung stehende Zeitraum für das Training ausgeschöpft ist (keine Starts vor 1330 Uhr, keine Landungen nach 1700 Uhr) ergibt sich lediglich am Vormittag noch eine Optimierungsmöglichkeit. Diese besteht darin, dass wir zukünftig die Zeitspanne von 0800 bis 0830 Uhr zu Teilen ebenfalls für das Training nutzen möchten. Diese Zeitspanne wurde zwar seit jeher als eigentliche Flugbetriebszeit publiziert, aber nie genutzt.

Eine ausgeklügelte Optimierung und Staffelfung der Jet-Starts- und Landungen hat ergeben, dass mit einer Ausdehnung der Flugbetriebszeiten von lediglich 15 Minuten ein Maximum an Trainingseffektivität erzielt lässt.

Kommentar des Gemeinderates von Greifensee im Anzeiger von Uster:

"Der Gemeinderat hat die Aufgabe, die Bevölkerung so weit wie möglich vor Lärmimmissionen zu schützen. Eine Zustimmung zur Ausdehnung von Lärmeinwirkungen ist deshalb vom Gemeinderat nicht zu erwarten. Er kann die vorgesehene Änderungen - über welche er nicht mitentscheiden kann - lediglich zur Kenntnis nehmen und seine Meinung dazu äussern.

Der Gemeinderat ersucht den Militärflugplatz, auf den Abendflugbetrieb mit der F/A-18 zu verzichten. Diese Jets sind ausserordentlich laut. Die Flugbetriebszeiten liegen in einem Zeitraum, in welchem Kleinkinder zu Bette gegangen sind und mit grosser Wahrscheinlichkeit durch den Fluglärm am Einschlafen gehindert, respektive wieder aufgeweckt werden. Der Militärflugplatz wird gebeten, andere Trainingsmöglichkeiten zu suchen (zum Beispiel mit den ausgezeichneten Simulatoren) und auf Starts nach Beginn der abendlichen Dämmerung zu verzichten."

(Ergänzung: Nach unseren Informationen hat sich auch die Gemeinde Volketswil negativ geäussert. Offensichtlich ist den politischen Organen der beiden Gemeinde nicht bewusst, dass sie mit solchen Stellungnahmen den Flugplatz langfristig in seiner Existenz gefährden. PB)

Unsere Stellungnahme zum Greifenseer Kommentar

In der Verlautbarung des Gemeinderates von Greifensee wird u. a. die Forderung an die Verantwortlichen des Militärflugplatz' Dübendorf erhoben, auf die „Abendflüge“ (1 Tag/Woche, jeweils Dienstag, Ausweichtag Donnerstag, von 18.00 bis 20.00) zu verzichten. Als „Begründung“ wird angeführt, dass zu diesem Zeitpunkt „Kleinkinder zu Bette gegangen sind und mit grosser Wahrscheinlichkeit durch den Fluglärm am Einschlafen gehindert, respektive wieder aufgeweckt werden“.

Offensichtlich handelt es sich bei der Gemeinde Greifensee um einen ausserordentlich ruhigen Ort, in dem bereits ab 18.00 keine Rasenmäher mehr betrieben, kein Berufsverkehr mehr rollt, keine Autos zugeknallt werden und keine lärmende Jugendliche mehr auf den Strassen anzutreffen sind, alles Lärmimmissionen, welche ja „Kleinkindern“ um diese Zeit den Schlaf rauben könnten.

Die Forderungen des Gemeinderates zeugen von ausserordentlich geringem Sachverstand, oder die Tatsachen werden bewusst nicht zur Kenntnis genommen. Natürlich wird bereits heute ein grosser Teil des Militärpiloten-Trainings in Simulatoren abgehalten, wobei auch der Gemeinderat von Greifensee weiss, dass der beste Simulator die Realität nie komplett ersetzen kann. Diese Abendflüge dienen nunmehr der Nachtflug-Ausbildung unserer F/A-18 Piloten im Sinne von Luftpolizei-Einsätzen, welche damit die Fähigkeit dieses Jet-Typs, nämlich eines 7x24 Stunden-Einsatzes, voll auszunutzen lernen. Zusätzlich werden dabei auch Bodendienste, Logistik, Unfall-Piquetts und Einsatzleitung im Nachteinsatz ausgebildet, was im Simulator schlicht unmöglich ist. Ausserdem finden, wie der Gemeinderat informiert worden ist, ganze 4 Starts pro Woche zu diesem Zwecke statt. Man stelle sich einmal vor, wie es nachts auf unseren Strassen zu und her gehen würde, wenn man unsere Polizei daran hindern würde, auch dann ihren Aufgaben nachzukommen !

Es ist zu bedauern, dass eine Exekutiv-Behörde, welche erst noch aus einer bürgerlichen Mehrheit besteht, sich in dieser Art und Weise (bewusst oder unbewusst) vor den Karren militanter links-grüner Luftwaffengegner und Armeeabschaffer (die Stimmfreigabe der SP für die nächste GSoA-Initiative lässt freundlich grüssen) spannen lässt und damit diesen staatstragenden Institutionen einen schlechten Dienst erweist. Dübendorf als Luftwaffen-Trainingsbasis befindet sich bereits jetzt am unteren Limit von Flugbewegungen, welche den hohen Ausbildungsstand unserer Militärpiloten gewährleisten sollen, um den von unserem Volk erteilten Auftrag optimal ausführen können. Die tragische

Realität des 11. September 2001 in New York sollte eigentlich jedermann klar vor Augen führen, dass Terroristen keine Bürostunden kennen und Prevention nur auf 7x24 Stunden Basis Erfolg haben wird. Auch nach dem „erfolgreichen“ Grounding der Swissair-Flotte ist es schlicht verantwortungslos, ein ebensolches Grounding unserer Luftwaffe in Kauf zu nehmen, aus welchen Gründen auch immer.

Robert Steiner

Kurzsichtige SP Dübendorf manövriert sich ins Abseits

(Antwort auf den Leserbrief „Klammheimlich mehr Lärm“ im Glattaler vom 26.10.01 von Dani Schnider, SP Dübendorf)

Im Artikel empört sich die SP Dübendorf über eine angeblich fehlende Vorwarnung des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe, Betrieb Dübendorf betreffend den neuen militärischen Flugbetriebszeiten mit den Worten «klammheimlich, überraschend, taktlos, Nacht- und Nebelaktion» und über den «nächtlichen Spieltrieb von ein paar Militärpiloten».

Die Bemerkungen von SP-Vorstandsmitglied Herr D. Schnider sind absolut falsch und zeugen von einer Kurzsichtigkeit sondergleichen. Zudem erinnern einige Passagen an Pamphlete des ehemaligen Gründers des Vereins „Bürgerinnen und Bürger gegen den Fluglärm“, (BgF), Herr Peter Anderegg, der sich nun für ein Stadt-ratsmandat bewirbt.

Der Artikel bedarf aus unserer Sicht einer Richtigstellung und Ergänzung:

1. Die Behörden der Anrainer- und weiter umliegenden Gemeinden des Militärflugplatzes wurden vom Betrieb Dübendorf rechtzeitig und bevor die neuen Flugbetriebszeiten umgesetzt wurden, umfassend und detailliert orientiert.

2. Die SP möge doch endlich auch zur Kenntnis nehmen, dass der moderne Krieg keine Bürostunden kennt und die Militärpiloten auch für den sehr anspruchsvollen Nachtflug ausgebildet werden müssen. Das Training beschränkt sich hierzulande auf ein absolutes Minimum von rund vier Starts von F/A-18 Kampfflugzeugen in den Wintermonaten jeweils am Dienstag oder Donnerstag von 1800 – 2000 Uhr!

3. Der Souverän hat sich in zahlreichen Abstimmungen immer wieder für eine glaubwürdige Landesverteidigung entschieden im vollen Bewusstsein, dass diese nicht gratis und ohne Immissionen zu haben ist! Dass die SP gegenüber unserer Landesverteidigung ein gestörtes Verhältnis hat, ist nicht neu. Die Seitenhiebe im erwähnten Artikel sind ein Ausfluss davon.

4. Anstatt den Militärflugplatz Dübendorf zu stärken um u.a. die Ausgangslage für eine anstehende neue „Lärmverteilung von Klotten“ zu verbessern, bekämpft sie diesen – ganz offensichtlich konzeptionslos und gefährdet damit Hunderte von Arbeitsplätzen. Die SP Dübendorf hat die Zeichen der Zeit offensichtlich noch immer nicht erkannt!

5. Das im Artikel erwähnte SP-Engagement für die Fluglärmsorgen der Bürger könnte schizophrener nicht sein. Ist es nicht gerade diese Partei, die den Staatsvertrag mit Deutschland begrüsst, der nun „subito“ zur Übernahme von Fluglärm in die Schweiz geführt hat und weiter führen wird!
Im Nachgang sei erwähnt, dass dem Volk am kommenden 2. Dezember eine aber-

malige Armeeabschaffungsinitiative (GSoA-II) zur Abstimmung ins Haus steht, für welche die SPS bezeichnenderweise Stimmfreigabe beschlossen hat. Es ist zu hoffen, dass die Armeegegner eine weitere Schlappe hinzunehmen haben, aber ob diese erneute Abfuhr wenigstens die SP Dübendorf einsichtiger machen wird, ist zu bezweifeln.
Peter Bosshard

Tabelle 1

Flugplatz	Einsätze		Bemerkung
	Alouette 3	Super Puma 1 Cougar	
Alpnach	150	160	
Dübendorf	40	60,	
Payerne	100	120	
Emmen	40	60	
Mollis	20	20	
Interlaken	20	20	Nur WK-Flugbetrieb
Lodrino	20	20	

Tabelle 2

Flugplatz	Zeitraum	Betriebszeiten	Tage
Payerne	Oktober - März November - Februar	Nachtflüge 1850-2200 Nachtflüge 1800-2200 Letzter Start 2115	Trainingstag: Dienstag Ersatztag: Donnerstag
Meiringen	Oktober - März November - Februar	Dito	Dito
Emmen	Oktober - März November - Februar	Nur auf spezielle Anordnung	Dito
Dübendorf	Oktober - März November - Februar	Abendflüge 1800-2000 Dämmerungsflüge bis 1730	Dito

Tabelle 3

Monat	Anzahl Wochen mit Flugbetrieb	Bemerkung
Oktober	4	
November	4	
Dezember	2 bis 3	Abhängig von der zeitlichen Lage der Weihnachtsferien
Januar	3	
Februar	4	
März	4	
Total	ca. 22 Wochen	jeweils einen Trainingstag mit Abendflügen

Tabelle 4

Menge	Flugzeugtyp	Taktischer Benutzer	Einsatzzweck
4	F/A-18	Fliegerstaffel 11	Training Luftpolizeidienst
4	Mirage RS	Aufklärungsstaffel 10	Training Luftaufklärung
	Tiger F5-E und F5-17	Berufsmilitärpilotenschule	Grundschulung
8	Starts maximal		

Tabelle 5

Tagesbezeichnung	Publizierter Zeitraum	Genutzter Zeitraum	Trainingszeit	Bemerkung
Vormittag	0800-1200	0830-1150	3.3 h	Beginn an Montagmorgen nicht vor 1000 Uhr
Nachmittag	1330-1700	1330-1700	3.5 h	

Die oben aufgeführte Statistik gibt über die starke Abnahme der Jet-Starts seit 1985 Auskunft. Die Angabe 2001 basiert auf einer von uns extrapolierten Berechnung. Diese Statistik ist für Diskussionen immer wieder nützlich.

Vorzeitiger quantitativer Abbau der Flugzeugflotte vor qualitativem Ersatz gefährdet den vom Volk erteilten verfassungsmässigen Auftrag der Armee und die Existenz des Militärflugplatzes 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. Die damit verbundene Lärmbelastung erscheint uns als ein Teil des Preises, den wir zur Erhaltung dieser Glaubwürdigkeit zu bezahlen haben.

Auch wir treten für Lebensqualität im Raum Dübendorf ein. Wir unterstützen Anstrengungen, die unternommen werden, um den Militärfluglärm so gering wie möglich zu halten. Das notwendige Training der Luftwaffe zur Erfüllung ihrer Aufgabe darf aber dadurch nicht beeinträchtigt werden. Niemand kann für Lärm sein, aber im Gegensatz zu Flugplatzgegnern wie der SP und Grünen Partei von Dübendorf betrachten wir die Fluglärm-Problematik in einem grösseren Zusammenhang.

Wir sind weder ein kultureller Verein mit regelmässigen Zusammenkünften und Mitgliederversammlungen noch eine Konkurrenz zu Parteien. Wir können aber mit unserer Arbeit politische Parteien, die ebenfalls zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung stehen, unterstützen oder ergänzen.

Es würde uns freuen, wenn auch Sie unserem Verein beitreten würden und danken für Ihre Unterstützung.



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:

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