

# 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](mailto:vorstand@forum-flugplatz.com)

Liebe Vereinsmitglieder, sehr geehrte Interessentinnen und Interessenten, obwohl wir auf alle bisherigen und neuen (über 100) Vereinsmitglieder angewiesen sind, richtet sich der nachfolgende offene Brief ganz speziell an unsere Parlamentarier in Bern, die die politische Verantwortung für eine glaubwürdige Landesverteidigung tragen.

Sehr geehrte Damen und Herren National- und Ständeräte


Am 4. Februar ist die Vernehmlassung bei den Kantonen über das künftige Stationierungskonzept der Armee abgelaufen. Im Mai 2005 wird eine Stellungnahme des VBS erwartet, während zurzeit Gespräche zwischen dem Chef der Armee und den Kantonsregierungen stattfinden. Kritische Stimmen von zahlreichen aktiven Offizieren aus der ganzen Schweiz, haben aufgrund des verordneten Maulkorbes leider keine Chance auf Anhörung. Damit wird eine objektive Darstellung und Beurteilung in der Öffentlichkeit bewusst verunmöglicht, was nichts anderes als die Bankrotterklärung demokratischer Spielregeln während einer Vernehmlassung bedeutet. Fehlentscheide haben negative Konsequenzen, wie das die mittlerweile bekannten Planungsfehler bei der Armee XXI aufzeigen, die heute korrigiert werden. Ein Fehlentscheid beim Stationierungskonzept der Luftwaffe kann aber nicht mehr rückgängig gemacht werden! Ein Abzug der Kampfflugzeuge ist aus raumplanerischen Gründen irreversibel, auch wenn gegebenenfalls das Gebot der Stunde es anders haben möchte!

Das VBS-Stationierungskonzept hat schwerwiegende Mängel! Es basiert auf dem Szenario des «Kalten Krieges» und wird mit angeblichen Kosteneinsparungen begründet, die nur behauptet aber nicht offengelegt werden. Niemand weiss, wo die Luftwaffe wieviel und durch welche Massnahmen einpart, ebenso werden notwendige Neuinvestitionen verschwiegen. Die Betriebskosten der Militärflugplätze werden bezeichnenderweise einander nicht gegenübergestellt obwohl dies Grundlage einer seriösen «Wirtschaftlichkeitsprüfung» darstellen sollte. Es ist auch absolut unverständlich, wenn die Luftwaffe am derzeit reduziert betriebenen Kriegsflugplatz Meiringen für den täglichen Flugbetrieb festhalten will. Ein Gebirgsflugplatz, der im Winter durch Schnee und Eis, im Sommer wegen starken Regenfällen sowie aus Rücksicht auf den Tourismus und im Herbst wegen heftigen Föhnlagen stets nicht betrieben werden kann. Meiringen hat unter Berücksichtigung des VBS-Stationierungskonzeptes die Nagelprobe am WEF-Einsatz ganz klar nicht bestanden!

Das am 7. Januar 2005 von den Nationalräten Max Binder und Roland Borer im Bundeshaus präsentierte alternative Stationierungskonzept ist ein von Fachleuten erstellter Lösungsansatz, die Luftwaffe und unsere Landesverteidigung von gravierenden negativen Konsequenzen zu verschonen.

Sehr geehrter Parlamentarierinnen und Parlamentarier, nehmen Sie Ihre Verantwortung wahr und helfen Sie, grossen Schaden für unsere Armee abzuwenden. Zu viele wichtige Fragen müssen vom Bundesrat und der Armeeführung noch beantwortet werden!

Wir danken für Ihre Bemühungen und für Ihre tatkräftige Unterstützung.

  
Peter Bosshard  
Präsident

  
Robert Steiner  
Vizepräsident

# Optimale Stationierung der Schweizer Luftwaffe

## Kriterien 15 Jahre nach dem Ende des Kalten Krieges

Artikel in der Neuen Zürcher Zeitung vom 17. Februar 2005 von Brigadier aD Rudolf Läubli\*

Das im vergangenen Dezember präsentierte Armee-Stationierungskonzept des Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) ist bei den betroffenen Kantonen, vor allem aber auch in Luftwaffenkreisen auf Opposition gestossen. Im folgenden Beitrag wird das VBS-Modell einem Alternativkonzept gegenübergestellt.

Aufgrund der starken Verkleinerung der Armee ist es nicht zu vermeiden, dass auch im Bereich der Infrastruktur von Heer und Luftwaffe abgebaut werden muss. Das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) hat letzten Dezember das entsprechende Stationierungskonzept präsentiert und den zuständigen Stellen zur Vernehmlassung unterbreitet.



### Kriterienkatalog des VBS

In Luftwaffenkreisen hat das vorgeschlagene Stationierungskonzept für die Schweizer Luftwaffe zum Teil heftige Reaktionen ausgelöst. Eine «Task-Force Flugplatz Dübendorf», in der Vertreter der lokalen Politik, der Fachoffiziersgesellschaft Avia-Zürich und des Forums Flugplatz Dübendorf vereinigt sind, hat Anfang Januar ein «Alternatives Stationierungskonzept für die Schweizer Luftwaffe» präsentiert, das deutlich vom VBS-Konzept abweicht. Dabei wurde die gesamtschweizerische Situation untersucht und nicht nur «pro Dübendorf» argumentiert.

Die vom VBS kommunizierten Kriterien für die Stationierung der Luftwaffe sind:

- Gewährleistung der operationellen und betrieblichen Leistungen der Luftwaffe;
- grösstmögliche Führungs- und Einsatzflexibilität;
- möglichst optimale Konzentration der Mittel und Ressourcen;
- möglichst identische Standorte in allen Lagen;
- maximal mögliche Einsparungen;
- möglichst sozialverträgliche Umbau- und Abbauschritte.

### Reduzierte operationelle Bereitschaft

Die operationellen Leistungen werden heute von der Luftwaffe hauptsächlich ab den Einsatz-Flugplätzen Payerne, Alpnach und

Dübendorf sichergestellt. Im Falle der Verteidigung des nationalen Territoriums in einem Krieg in Europa würde der F/A-18-Flugbetrieb in Dübendorf eingestellt und nach Meiringen verlegt. Zudem würde eine Fliegerstaffel F/A-18 von Payerne nach Sitten verschoben. Dieses Konzept hat sich seit Jahrzehnten bewährt. Bei der heutigen sehr niedrigen Eintretenswahrscheinlichkeit eines Krieges gegen die Schweiz könnte das WK-Training in Meiringen und Sitten stark reduziert, eventuell sogar eliminiert werden. Im Armee-XXI-Jargon: Die operationelle Einsatzbereitschaft ab den Kriegs-Flugplätzen Meiringen und Sitten gehört in den «Aufwuchs».

Das VBS-Konzept verzichtet auf Dübendorf und verlegt den täglichen F/A-18-Flugbetrieb nach Meiringen. Die Helikoptereinsätze sollen ab Emmen durchgeführt werden. Es kann

nachgewiesen werden, dass die operationelle Einsatzbereitschaft der Luftwaffe ohne Dübendorf reduziert würde.

Helikopter-Einsätze in der Ostschweiz würden nämlich erschwert. Zudem beeinträchtigen operationelle beziehungsweise betriebliche Auflagen den Flugbetrieb mit Kampfflugzeugen ab Meiringen erheblich.

Die Forderungen nach grösstmöglicher Führungs- und Einsatzflexibilität sowie nach möglichst sozialverträglichen Umbau- und Abbauschritten können im Rahmen des VBS-Modells und des alternativen Konzepts erfüllt werden.

### Unzweckmässige geographische Verteilung

Das VBS-Konzept konzentriert die Mittel auf Payerne, Meiringen, Sitten und Emmen. Alpnach soll geschlossen werden. Alpnach ist zurzeit Kriegs-, Einsatz- und Ausbildungs-Flugplatz. Der Helikopter-Flugbetrieb soll nach Emmen und auf F/A-18-Kriegs-Flugplätze verschoben werden. Es ist vorderhand unklar wie Emmen, Sitten und Payerne auf den zusätzlichen Helikopter-Flugbetrieb reagieren werden.

Das Kriterium der optimalen Konzentration scheint erfüllt zu sein. Nicht zweckmässig ist jedoch die geographische Verteilung der künftig weiter zu betreibenden Flugplätze. Das eindeutige Schwer-

gewicht Mitte/West lässt Lücken in der Versorgung der Ostschweiz insbesondere im Bereich Lufttransport entstehen. Im Gegensatz zum VBS-Modell sind die Mittel im alternativen Standortkonzept auf Payerne, Alpnach und Dübendorf konzentriert. Das Kriterium der optimalen Konzentration ist somit erfüllt, auch was die geographische Verteilung betrifft.

### **Identische Standorte in allen Lagen?**

Das VBS-Kriterium «möglichst identische Standorte in allen Lagen» schliesst auch den Kriegsfall mit ein. Gemeint ist damit ein grosser Krieg gegen die Schweiz. Dies hat beträchtliche Konsequenzen. Denn es bedeutet nichts anderes, als dass der tägliche Flugbetrieb auch in Friedenszeiten ab den für den Kriegsfall vorgesehenen Flugplätzen zu erfolgen hat. Das heisst für die Luftwaffe: Payerne, Sitten und Meiringen sind in Zukunft die einzigen drei Jet-Flugplätze. Im Falle Alpnach respektiert das VBS sein eigenes (überrissenes) Kriterium nicht. Alpnach ist nämlich auch als Kriegs-Flugplatz (mit Kaverne) geeignet. Das erwähnte VBS-Kriterium ist aus zwei Gründen nicht haltbar:

Erstens ist der Flugbetrieb ab Flugplätzen im Gebirge operationell mit grossen Nachteilen verbunden. Besonders einschränkend sind Wetterverhältnisse (Vereisung, Wind) und Topographie (höhere Anflugminima, anspruchsvolle Start- und Landeverfahren). Im Krieg können solche Nachteile in Kauf genommen werden. Auch nach Einschätzung des VBS ist aber in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht mit Kriegshandlungen gegen die Schweiz zu rechnen. Aus diesen Überlegungen könnten Meiringen und Sitten eingemottet und bei erhöhter Gefahr mitten in Europa - als Kriegs-Flugplätze - wieder aktiviert werden. Im täglichen Flugbetrieb sind die Mittelland-Flugplätze Payerne und Dübendorf sowohl als Einsatz- wie auch als Ausbildungs-Flugplätze sehr gut geeignet und deshalb weiter zu betreiben.

Zweitens sollen Dübendorf und Alpnach gemäss VBS-Konzept geschlossen werden. Der F/A-18-Flugbetrieb wird in Payerne, Meiringen und Sitten konzentriert. In Meiringen wird neu eine Fliegerstaffel permanent stationiert. Der Helikopter-Flugbetrieb wird von Alpnach nach Emmen verlegt. Die Lärmbelastung auf den «neuen» Flugplätzen wird somit deutlich ansteigen. Der Widerstand der Bevölkerung, insbesondere in den Tourismusregionen, wird zweifellos wachsen. Es sind Einschränkungen im Flugbetrieb zu erwarten, welche in Payerne, Dübendorf und Alpnach nicht gegeben sind.

Dagegen steht fest: Der Jet-Flugbetrieb in Payerne und Dübendorf ist heute unbestritten. Es ist deshalb nicht sinnvoll ihn in touristisch sensible Regionen zu verschieben, welche erst noch massive operationelle Nachteile aufweisen. Auch der Helikopter-Flugbetrieb in Alpnach ist heute unbestritten. Hingegen ist die Eignung Emmens als Helikopter-Flugplatz nicht nachgewiesen.

### **Wie soll gespart werden?**

Das Kriterium «maximal mögliche Einsparungen» kann nur bei einer transparenten Präsentation der wahren Kosten untersucht werden. Bis jetzt konnten nicht einmal VBS-Insider über eine solche Kostenrechnung Auskunft geben. Unbestritten ist der Flugbetrieb in Payerne, Bern-Belp und Locarno. Und der Verzicht auf den Flugplatzes Mollis wird ebenfalls nicht in Frage gestellt. Hingegen werden die Einsparmöglichkeiten des VBS-Konzeptes (Schliessung von Dübendorf und Alpnach) als nicht zweckmässig beurteilt.

Besondere Beachtung ist dem Einbezug früher getätigter Investitionen in Kostenüberlegungen zu schenken. Hierbei handelt es sich um «sunk costs», welche bereits in der Vergangenheit zu Auszahlungen geführt haben und damit für die Bewertung einer betriebswirtschaftlichen Handlungsalternative nur dann von Bedeutung sind, wenn durch die Aufgabe eines Flugplatzes dieselben Investitionen an einem andern Ort noch einmal getätigt werden müssten. Dies wäre bei der Verlegung von Alpnach nach Emmen der Fall. Beim Verzicht auf den täglichen Flugbetrieb in Meiringen (das heisst: weiterhin Jet-Flugbetrieb in Dübendorf) entstehen keine neuen Kosten.

Einsparungen sollen nicht bei den funktionierenden Einsatz- und Ausbildungs-Flugplätzen Dübendorf und Alpnach erzielt werden, sondern bei den Flugplätzen Meiringen, Sitten und Buochs, weil diese erst im Kriegsfall benötigt werden. Für Emmen ist eine Sonderregelung für die Offenhaltung des Flugplatzes wegen der Firma Ruag-Aerospace denkbar. Die dadurch entstehenden geringen Mehrkosten sind als Unterstützung der einheimischen Industrie zu verstehen. Aus operationellen Gründen könnte auf Emmen verzichtet werden.

### **Fazit**

**Das VBS-Kriterium «möglichst identische Standorte in allen Lagen» präjudiziert ein Standortkonzept, das in der heutigen geostrategischen Lage - 15 Jahre nach Ende des Kalten Krieges - nicht haltbar ist. In Analogie müsste man von der Armeeführung verlangen, dass sie ihre tägliche Arbeit in der geschützten KP-Anlage im Alpenraum zu verrichten habe. Die Schliessung der Flugplätze Alpnach und Dübendorf ist aus mehreren Gründen nicht zweckmässig. Der wichtigste Grund ist wohl der, dass ein funktionierendes, von Mitarbeitern und der zivilen Umgebung gestütztes System nicht ohne zwingenden Grund aufgegeben werden darf; und dies erst noch bei deutlich schlechteren Einsatzbedingungen auf den Alternativ-Standorten und bei völlig unklarer Akzeptanz der betreffenden Bevölkerung.**

\*Der Autor ist Reaktor der «Allgemeinen Schweizerischen Militärschrift». Er war Berufsoffizier und befehligte im Range eines Brigadiers die frühere Flugwaffenbrigade 31.

# Die Luftwaffe – kein politisches Spielzeug !

**Max Binder, Nationalratspräsident 2004, SVP Zürich**

Der Bund muss, wie Kantone, Gemeinden, private Unternehmen und Privathaushalte seine finanziellen Mittel sparsam einsetzen. Konkret heisst das, mit weniger Geld die gestellten Aufgaben, dem Auftrag entsprechend in einer hohen Qualität dennoch zu erfüllen. Das trifft auch für das VBS zu in Bezug auf das Stationierungskonzept für die Luftwaffe. Dieses unter dem Titel „Sparen“ am 6. Dezember 2004 vom VBS vorgestellte Konzept, vermag mich nach eingehendem Studium ganz und gar nicht zu überzeugen.

## **Auftrag erfüllen hat erste Priorität**

Die Armee, im speziellen Fall die Luftwaffe hat einen konkreten Auftrag zu erfüllen. Die Leistungsfähigkeit der Luftwaffe steht trotz Sparmassnahmen ganz eindeutig im Vordergrund. Auch die Arbeitsplatzsituation in den verschiedenen Regionen der Schweiz hat bei der Organisation der Luftwaffe nicht allererste Priorität. Ich will weiterhin eine Luftwaffe, die ihren Auftrag in der ganzen Schweiz optimal erfüllt und gleichzeitig kostengünstig betrieben werden kann. Gerade dieser Winter zeigt, dass dies mit dem VBS-Konzept absolut nicht möglich ist. Die Witterungsverhältnisse in Meiringen während dem WEF von Davos und auch in kürzester Vergangenheit zeigen das mit aller Deutlichkeit.

## **Wo ist das Sparpotenzial ?**

Das VBS Konzept enttäuscht insofern, als es sich mit keinem Wort, respektive mit keiner Zahl über die möglichen Einsparungen ausspricht. Ebenso wenig spricht es von neuen Investitionen, die zwingend getätigt werden müssten, und noch viel weniger findet man das rechnerische Resultat, das heissen müsste Nettoeinsparungen oder allenfalls Nettoaufwendungen. Diese Intransparenz schafft nicht eben grosses Vertrauen in die Armeeführung. Nun gibt es zwei Möglichkeiten, die zu diesem Vorgehen führten. Es kann sein, dass das VBS noch gar nicht weiss wie das ökonomische Resultat aussieht, oder man weiss es, aber gibt die Zahlen nicht bekannt. Während der erste, hoffentlich nicht zutreffende Fall völlig verantwortungslos wäre, müsste ich die zweite Möglichkeit als katastrophaler Vorgang bezeichnen. Wenn schon mit dem Argument der Sparbemühungen argumentiert wird, ist es unerlässlich den Vergleich zwischen Einsparungen und Neuinvestitionen offen zu belegen. Ein einmal gemachter Standortfehler kann nicht mehr gut gemacht, d.h. nicht mehr korrigiert werden.



## **Ernsthafte Vernehmlassung ?**

Bundespräsident und VBS – Chef Samuel Schmid hat am 6. Dezember 2004 an die Adressaten der Vernehmlassung überaus deutlich gesagt, dass der Spielraum für Änderungen sehr, sehr klein sei. Diese Aussage führt zwangsläufig zur Annahme, dass es diesen Spielraum gar nicht gibt. Das VBS hat gewiss keine leichte Aufgabe.

Nur wird diese durch Einschüchterung der Beteiligten nicht einfacher. Die Möglichkeit zur Stellungnahme oder eine ordentliche Vernehmlassung, zu welchem Zeitpunkt diese auch immer geschieht, ist ein demokratischer Vorgang, der ohne Beeinflussung durch den

Vernehmlasser zu geschehen hat.

Deshalb ist das alternative Stationierungskonzept für die Schweizer Luftwaffe, erarbeitet von der Taskforce Flugplatz Dübendorf zusammen mit der AVIA – Sektion Zürich, vom VBS zwingend sehr ernst zu nehmen. Dieses Konzept stellt die Leistungsfähigkeit der Luftwaffe ins Zentrum, indem es Ausbildung und Einsätze in der ganzen Schweiz ermöglicht, selbstverständlich unter Beachtung der Kosten. Es kommt zum Schluss, dass es keinen Sinn macht bestehende Infrastrukturen, in die man wohlüberlegt in den letzten Jahren zweistellige Millionenbeiträge investiert hat (Alpnach : 50 Mio.) stillzulegen um andernorts (Ausbau Emmen) ohne qualitative Verbesserung neu zu investieren.

## **Fazit**

Das VBS-Stationierungskonzept sagt nichts zu den Kosten. Es lässt keine wesentlichen Einsparungen und schon gar keine militärischen Vorteile erkennen. Im Gegenteil, mit der Schliessung von Dübendorf entsteht eine Lücke bezüglich der Luftwaffenleistung in der Ostschweiz und im Bündnerland. Der Militärflugplatz Dübendorf ist von der Bevölkerung und den Behörden anerkannt, er muss weiterhin wichtiger Stützpunkt eines überzeugenden nationalen Stationierungskonzeptes der Luftwaffe bleiben.

Das alternative Stationierungskonzept bringt Einsparungen, respektiert den ganzheitlichen Auftrag, garantiert höchste Leistungsfähigkeit der Luftwaffe und bringt Vertrauen für alle Angehörigen der Luftwaffe. Das Konzept ist derart überzeugend, dass es von allen Entscheidungsträgern unterstützt werden sollte.



# Stationierungskonzept der Armee und der Luftwaffe sowie Fragen zum Militärflugplatz Dübendorf

Hans-Peter Hulliger, ehem. Chef der militärischen Flugsicherung und Projektleiter  
FLORAKO, Werkpilot, Oberst aD

## Armee XXI

Im Juni 2003 stimmte das Schweizervolk mit grossem Mehr der vom Bundesrat und dem Parlament ausgearbeiteten Vorlage zur Armee XXI zu. Im Gesamtinteresse des Landes und der Bevölkerung konnte damals von einem über das ganze Land verteilten Stationierungskonzept der Armee und insbesondere der Luftwaffe ausgegangen werden. Klar kam zum Ausdruck, dass die Armee kleiner, aber hoffentlich effizienter würde und mit dem technischen Fortschritt mithalten sollte.

Nur ein Jahr später, im Juni 2004, veröffentlichte das VBS Gedanken zu einer weiteren Reduktion der Armee und zu einem abgeänderten Stationierungskonzept. Dass diese Änderungen von der Armeespitze aufgrund der weiter reduzierten Finanzen, entgegen den Versprechungen bei der Abstimmung zur Armee XXI, vorgeschlagen wurden, ist noch nachvollziehbar. Aus politischen Überlegungen im Interesse des Landes, aus militärischen Gründen und finanziellen Aspekten ist das am 6. Dezember 2004 vorgelegte Stationierungskonzept und im speziellen dasjenige der Luftwaffe nicht zu verantworten.

## Stationierungskonzept Luftwaffe

Im Konzept der Armee XXI war für die Luftwaffe ein Stationierungskonzept mit 8 Flugplätzen vorgesehen, nämlich drei Mittellandflugplätze, vier Alpenflugplätze und die Basisausbildung im Tessin. Dieses Konzept ist sehr ausgewogen und kann mit der bestehenden Infrastruktur ohne zusätzliche Investitionen umgesetzt werden. Dies im Gegensatz zu dem am 6. Dezember 2004 vorgelegten Konzept, mit der Reduktion auf zwei Mittellandflugplätze, zwei Alpenflugplätze, ein Reserve Alpenflugplatz und die Basis im Tessin. Dieses Konzept hat neue Investitionen in Dutzenden von Millionen Franken zur Folge, welche keinen Mehrwert bringen, sondern nur Verschiebungen und Neubauten an anderen Standorten. Der zugegebenermassen etwas grössere Betriebsaufwand für mehr Plätze kann die Investitionen nie wettmachen. Vom VBS hätte zumindest ein Kostenvergleich der beiden Varianten mit Investitionen, Betriebskosten und Umzugskosten vorgelegt werden müssen.

Der Rückzug der Luftwaffe auf die Zentral- und Westschweiz, sowie die weitere Reduktion der Anzahl Militärflugplätze hat gravierende militärische und einsatztaktische Folgen. Die Flexibilität der Luftwaffe wird klar reduziert. Die Wetterabhängigkeit, im WEF 2005 bereits bewiesen, wird stark vergrössert. Die Lärmemissionen werden auf wenige Plätze reduziert, anstelle der heutigen Verteilung und damit Verminderung der Spitzenbelastungen. Heute kann niemand voraussagen, was uns die Zukunft bringt, mit dem Stationierungskonzept 6. Dezember 2004 beraubt sich aber die Armee und die Luftwaffe jeder Möglichkeit auf neue, andere und heute nicht erkennbare Bedrohungen und Situationen zu reagieren.

Der im Juni 2004 vom VBS gemachte Vorschlag, von den 5 Flugplätzen Alpnach, Buochs, Dübendorf, Emmen und Mollis könne nur noch einer weiterbetrieben werden, hat zu einer unwürdigen gegenseitigen Ausspielung geführt, die weder dem Wohl des Landes noch den Interessen der Landesverteidigung dient. Das Stationierungskonzept kann nicht Spielball von verschiedenen lokalen Interessen sein, sondern muss von den verantwortlichen Stellen aufgrund der Bedürfnisse festgelegt werden.



## Flugplatz Dübendorf und Kanton Zürich

Mit dem Abzug der Luftwaffe aus Dübendorf würde die Region Ostschweiz ihren letzten Stützpunkt im speziellen auch für Lufttransporte in allen Lagen verlieren. Insbesondere für Rettungs- und Katastropheneinsätze sowie für den Lufttransportdienst des Bundes, welcher ab diesem Jahr vollständig durch die Luftwaffe übernommen wurde, steht keine eigene Basis der Luftwaffe in der Region zur Verfügung.

Mit einer Schliessung des Militärflugplatzes Dübendorf würde die High Tech Region Ostschweiz einen wichtigen Partner verlieren. Es gehen nicht nur Arbeits- und Ausbildungsplätze verloren, sondern auch Zulieferanten der kleinen aber hochtechnischen Flugzeugindustrie müssten Einbussen in Kauf nehmen.

Nicht nur der Kanton Zürich, auch die Luftwaffe wäre der Verlierer. Diese Region stellt den Grossteil der Milizangehörigen dieser Teilstreitkraft, Leute die nur aus dieser Region rekrutiert werden können. Die Anwesenheit der Luftwaffe in der Ostschweiz fördert die gegenseitigen Beziehungen, ein Fehlen führt unweigerlich zu Unkenntnis, Desinteresse und schlussendlich mangelnder Unterstützung.

Der Kanton Zürich würde zudem zum finanziellen Verlierer. Die Investitionen, die für das Stationierungskonzept vom 6. Dezember 2004 getätigt werden müssen, müssen finanziert werden. Der Kanton Zürich als finanzstarker Kanton und mit dem neuen Finanzausgleich grösseren Nettozahler, wird wohl auch einen grossen Teil dieser Investitionen für die Umlagerungen finanzieren müssen, ohne dafür etwas zu erhalten.

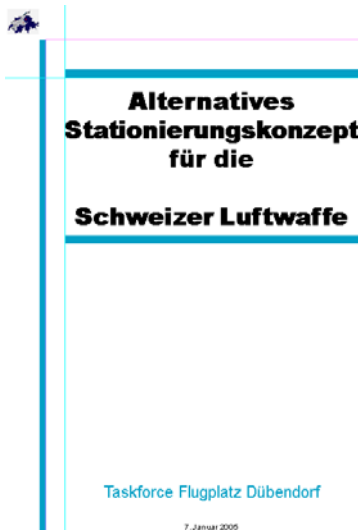
Die Zukunft des Flugplatz Dübendorf muss im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flughafens Kloten geplant werden. Diese Entwicklung ist ungewiss, darum wäre es äusserst unklug im jetzigen Zeitpunkt die Nutzung des Flugplatz Dübendorf grundlegend zu ändern. Dies muss zusammen mit Kloten geschehen, es muss eine gemeinsame Lösung gefunden werden. Zudem darf kein Entscheid für eine Nutzungsänderung, ohne klare Vorstellung für die Zukunft zu haben, gefällt werden.

## Zusammenfassung

Die Region Ostschweiz mit wichtigen Industrie- und Dienstleistungsunternehmen, sowie einem Viertel der Schweizer Bevölkerung, ist an einer grossen Sicherheit unseres Landes interessiert. Gemäss Armeeleitbild ist die Luftwaffe im heutigen Umfeld der wesentliche Pfeiler für alle möglichen kritischen Situationen. Darum muss das VBS das am 6. Dezember 2004 vorgelegte Stationierungskonzept nochmals gründlich überarbeiten. Für die Luftwaffe ist ganz klar das Konzept gemäss Armee XXI mit drei Mittellandflugplätzen (inkl Dübendorf), vier Alpenflugplätze und die Ausbildungsbasis im Tessin zu realisieren. Damit bleibt die Glaubwürdigkeit der Armee und der Luftwaffe erhalten und sie wird auch in der Zukunft aus der Region Ostschweiz unterstützt.

# Grundsätzliches zum Stationierungskonzept der Luftwaffe

(das Alternative Stationierungskonzept ist von unserer Webseite [www.forum-flugplatz.com](http://www.forum-flugplatz.com) ladbar)



Am 6. Dezember 2004 hat das VBS ein neues Stationierungskonzept vorgestellt. Gemäss diesem wären die Flugplätze Dübendorf, Alpnach und Mollis aus Kostengründen zu schliessen. Obwohl die Schliessungen betriebswirtschaftlich begründet sein sollen, konnten vom VBS keine Angaben betreffend Kosten und Einsparungen, insbesondere hinsichtlich des Betriebes jedes einzelnen Flugplatzes vorgelegt werden. Aus diesen Gründen können betriebs-

wirtschaftliche Überlegungen in der Folge nur insofern berücksichtigt werden, dass durch Schliessung von Flugplätzen Kosten eingespart und durch die Wahl der verbleibenden Flugplätze keine Neuinvestitionen verursacht werden.

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

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

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

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

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

## Unterschiede und Auswirkungen der beiden Konzepte

### Grundsätzliches

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

Dabei geht es den Verfassern des alternativen Stationierungskonzeptes nicht um Vorwürfe oder Anklagen, sondern um möglichst umfassende Transparenz. Politische Entscheide von der vorliegenden Tragweite sind auf eine offene und faire Diskussion angewiesen. Die Entscheidungsträger müssen sich der Vor- und Nachteile sowie der möglichen Konsequenzen bewusst sein. Hinsichtlich der Abwägung der Stationierungskonzepte kann die Betrachtung der Konsequenzen hilfreich sein, sofern sie umgesetzt würden. Natürlich kann die Zukunft nicht mit absoluter Sicherheit vorausgesagt werden, aber aufgrund der Analyse bisheriger Entwicklungen sowie aus abgeleiteten logischen Schlussfolgerungen lassen sich dennoch gewisse Tendenzen vorhersagen.

## VBS-Stationierungskonzept

### Mögliche und wahrscheinliche Auswirkungen

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

### Fazit:

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

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

## Alternatives Stationierungskonzept

### Mögliche und wahrscheinliche Auswirkungen

- Es werden Einsparungen gemacht durch die Schliessung des Flugplatzes Mollis sowie der Reduktion des Flugbetriebes in Emmen

Herausgeber dieser Ausgabe: Forum Flugplatz Dübendorf

Verantwortlich für den Text: Peter Bosshard, (PB), Präsident,  
Robert Steiner, (RS), Vizepräsident

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

- Keine operationellen Änderungen
- Keine Einbussen in der Leistungsfähigkeit
- SAR und subsidiäre Einsätze etc. bleiben im Raum Ostschweiz auch bei schwierigeren Wetterverhältnissen weiterhin grösstenteils möglich

### Fazit:

**Nur dieses Stationierungskonzept hat keine Reduktion der operationellen Leistungsfähigkeit zur Folge und führt dennoch zu Einsparung**

## Erwartungen an die Politik

### Vernehmlassungsprozess

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

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

Gerade weil es zu einfach ist, eine präsentierte Planung bloss zu kritisieren, wird der Politik mit der Vorlage des alternativen Stationierungskonzeptes eine valable – nach der Ansicht der

Verfasser eine bessere – Alternative präsentiert. Die Stärken des alternativen Stationierungskonzeptes liegen darin, dass es nicht von einem eingeschränkten Handlungsspielraum ausgeht. Vielmehr knüpft es an den politischen Aufträgen an. **Es analysiert mit einer nationalen und vor allem ganzheitlichen Sichtweise die zur Auswahl stehenden Flugplätze.**

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

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

**Der Entscheid bezüglich eines Stationierungskonzeptes ist nicht nur notwendig, sondern auch folgenschwer. Wird ein Flugplatz geschlossen, kann er nicht wieder reaktiviert werden.**

## Das Wetter im Haslital (Meiringen) aus der Sicht eines ortskundigen Bergführers

(Der Bergführer bezieht sich auf eine Aussage des Chefs der Armee in der Zeitschrift Cockpit, wonach Nordströmungen mit Schneefall die Ausnahme darstellen).

Angeblich ist in einer Aviatikzeitschrift die Aussage veröffentlicht worden, die nicht Einsatzfähigkeit des Militärflugplatzes Meiringen während des WEF's sei eine äusserst seltene Ausnahme. Seitdem ich 1967 nach Unterbach kam, musste unsere Luftwaffe noch nie derart «auf Bestellung» den Luftraum überwachen. Hätte sie es tun müssen, wäre das Zusammentreffen widerlicher Wetterumstände mit der „bestellten“ Einsatzzeit wahrscheinlich gewesen. Ob man es wahrhaben will oder nicht: gerade bei massiven Winter einbrüchen ist ein ständiger Flugbetrieb nicht möglich. Weiter ist zu bedenken, dass in den gegenüber früher vermehrt auftretenden Zeiten mit tagelangem, dichtem Bodennebel (Spätherbst, Frühwinter) fliegen hier unmöglich ist.

Ich masse mir nicht an, eine Expertenmeinung zu haben; aber es kommt einfach hie und da vor, dass der Betrieb nicht gewährleistet ist. Was mir interessant scheint, ist, dass angeblich wirkliche Fachleute den Kopf geschüttelt haben sollen über den Stationierungsentscheid z.g. Meiringen, da sie immer etwas im Ungewissen seien, ob von da ausgeflogen werden könne oder nicht.

Gerne bin ich bereit, ihnen weitere Auskünfte zu liefern; immer mit dem Vorbehalt, beobachtender Anwohner und Kritiker zu sein und nicht Fachmann! Jedenfalls ist es unsinnig, in einer Region, wo ca. 60 % aus dem Tourismus erwirtschaftet wird, mit dieser Stationierung einen Grundpfeiler des Tourismus - erholsame Ruhe für die Gäste – schwer zu beeinträchtigen.

*(Name und Adresse des Bergführers sind dem Forum bekannt)*

## ... es ist die Krise der Armee, d.h.

....auch unserer Sicherheitspolitik und Strategie. Viele und ich selbst warnen seit Jahr und Tag vor der Armeeabschaffung in Raten. Sie ist nunmehr in vollem Gang. Ich schreibe es seit mehreren Jahren, z.B. im letzten November in der ASMZ mit dem Untertitel «Gleichgültigkeit weiter Teile der politischen Klasse als Symptom der Dekadenz». Besonders beunruhigend ist, dass die Anvisierten sich nicht einmal wehren. Auch wenn man ihnen solche ätzende Kritik auf den Tisch legt. Die einen schweigen, weil sie dumpf fühlen, dass das Land, besser seine Führung fahrlässig handelt. Andere denken kurzfristig und kennen die Geschichte der Machtpolitik nicht, und wieder andere freuen sich über die Aussicht auf die Selbstentwaffnung der neutralen Schweiz, der sie schon das Wort redeten, als es die bis an die Zähne gerüstete Sowjetunion noch gab - nur vor eineinhalb Jahrzehnten.

Ernste Anzeichen legen den Schluss nahe, dass wir an einem Wendepunkt stehen könnten. Eine ernstzunehmende Armee improvisiert man nicht. Man kann den Bereitschaftsgrad senken, darf aber den Kern nicht preisgeben. Und man darf Volk und Armee nicht an der Nase herumführen. Das aber geschieht seit spätestens zwei Jahren. Ich rufe nur was folgt in Erinnerung: Zwischen 1990 und 2001 hat die Verteidigung volle zwei Jahresbudgets eingespart. Am 2. Mai 2001 hat der Bundesrat einen Plafond der Militärausgaben von 4,3 Milliarden pro Jahr beschlossen. De facto wird dieser Betrag seitdem regelmässig - und willkürlich - reduziert. «Der Bereich Verteidigung hat seit 1998 gegenüber den ursprünglichen Planungen insgesamt rund 2,8 Milliarden weniger zur Verfügung» Die Wortbrüchigkeit des Bundesrates und des Parlamentes - ich wäge meine Worte - belegen am besten Zitate aus dem amtlichen «Armeeleitbild» vom Oktober 2001, die ich im Beitrag «So macht man die Armee zum Papiertiger» herangezogen habe. Dominique Brunner, Oberst i Gst ad





## DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZÜRICH

an das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport

Zürich, den 26. Januar 2005

### **Stationierungskonzept der Armee**

Herr Bundespräsident

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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