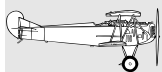


Information

des Forums Flugplatz Dübendorf



Postfach 1085, 8600 Dübendorf, Präsident: Peter Bosshard, Vizepräsident: Aldo Wicki,
Aktuar: Dr. Andreas Thut, Kassierin: Heidi Knecht



Liebe Mitglieder

Ohne Mehrheitsfähigkeit geht nichts mehr im Lande und im übrigen spart an Stress und Nerven, wer gleich im voraus die Argumente der Gegner mitberücksichtigt. Blickt man nach Bern und ganz besonders ins Eidgenössische Militärdepartement, so wird man den Eindruck nicht los, jedes Traktandum sei auf Konsens und Kompromisse ausgelegt. In diesem Zusammenhang ist wohl die Wahl von jenem Mann in die «Studienkommission für strategische Fragen» zu verstehen, der unlängst am Schweizer Fernsehen verkündete, «die Patrouille Suisse sei eine Visitenkarte für ein Auslaufmodell, die spektakulärste Seite von etwas Fragwürdigem». Es handelt sich hier um GSoA-Aktivist und SP-Nationalrat Andreas Gross. Er wird seinen Standpunkt in dieser Kommission ohne Zweifel vertreten - kompromisslos!

Über die Verteidigungsausgaben wird seit einigen Jahren intensiv debattiert. Gründe dafür sind die europaweiten politischen Umwälzungen und die seitherige Umorientierung der schweizerischen Sicherheitspolitik sowie die besorgniserregende Finanzlage des Bundes. Sollte in diesen Abbau-Szenarien die Luftwaffe nach Ausmusterung der Mirage und Tiger noch auf die Idee kommen, den Flugplatz Dübendorf für entbehrlich zu erklären, könnte dies für die Prosperität der Stadt Dübendorf weitgreifende Konsequenzen haben. In diesem Zusammenhang erhält die Stationierung von wenigen F/A-18-Flugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf einen zusätzlichen Stellenwert!

Was die mögliche Stationierung der REGA auf dem Flugplatz Dübendorf betrifft, ist der Entscheid des BABLW zweifellos richtig, dass es der Zustimmung aller Anliegergemeinden bedarf. Das ist aber auch für die REGA selbst wichtig. Solange das notwendige Training der Luftwaffe durch eine weitergehende Nutzung des Flugplatzes nicht negativ tangiert wird, ist unsererseits statuten gemäss nichts einzuwenden. Die Informationen vom Geschäftsleiter der REGA, Herr Hans-Peter Kurz stützen diese Annahme.

Liebe Vereinsmitglieder, ich wünsche Ihnen im Namen des gesamten Vorstandes ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes Neues Jahr. Mut und Zuversicht allen, die mit irgendwelchen Umstrukturierungen Mühe haben oder mit wirtschaftlichen Problemen kämpfen.
Ihr Peter Bosshard, Präsident.

4. Generalversammlung vom 31. März 1996

40 Mitglieder haben sich am Freitag Abend, 31. März 1996 im Schulungszimmer des Überwachungsgeschwaders in Dübendorf eingefunden, um an unserer vierten Generalversammlung teilzunehmen. Nach der letzten GV bereits zum zweitenmal hatten wir Gastrecht beim Überwachungsgeschwader auf dem Flugplatz Dübendorf.

Pünktlich um 20.00Uhr konnte unser Präsident Peter Bosshard die Versammlung eröffnen. Nach der Begrüssung aller Anwesenden sowie einiger prominenter Politiker aus Dübendorf und Umgebung, wurde der Stimmenzähler bestimmt und das Protokoll der letzten GV einstimmig genehmigt.

Anschliessend verlas Peter Bosshard traditionsgemäss den Jahresbericht. Neben den neusten Zahlen der Mitgliederstatistik referierte Peter Bosshard auch über die Kantons- und Regierungsratswahlen vom letzten Jahr sowie über den ersten Neuzuzügertag in Dübendorf.

Der Mitgliederbestand hatte sich - schon fast gewohnheitsmässig - weiter erhöht, nämlich von 230 auf 250 Mitglieder. Wenn auch der Zuwachs nicht mehr so stürmisch wie zu den Zeiten der F/A-18-Kampagne verlief, ist es doch sehr erfreulich, dass unser Verein auch in einem "ruhigen" Jahr zu wachsen vermag. Dies scheint uns ein Zeichen dafür zu sein, dass unser Engagement und unsere Stossrichtung richtig sind und wir damit in weiten Kreisen auf Unterstützung stossen.

Vor den Wahlen hat das Forum ein Info zu den Wahlen herausgegeben, das weit herum beachtet wurde. Darin konnten verschiedene Kandidaten für den Regierungs- und Kantonsrat ihre Meinung zu wehrpolitischen Themen und zum Militärflugplatz Dübendorf äussern. Dieses Info hat, so ist unsere Überzeugung, einen wichtigen Beitrag zur Meinungsbildung für die Wahlen in der Region beigetragen.

Am 23. September 1995 fand in Dübendorf der erste Neuzuzügertag statt. Unser Verein

hat dabei die Gelegenheit wahrgenommen quasi als Quartierverein des "Flugplatzquartiers" mit bei den veranstaltenden Quartiervereinen dabei zu sein. Unser Anliegen war es, bei den Neuzuzüger die vielleicht vorhandenen "Berührungsängste" mit dem Flugplatz abzubauen. Das BAMF gab den Neuzuzüger die Gelegenheit den Flugplatz etwas näher kennen zu lernen. Zum Abschluss der Veranstaltung wurde den Teilnehmern ein Informationsblatt des Forums abgegeben.

Anschliessend an den Jahresbericht des Präsidenten präsentierte von Andreas Thut, in Vertretung der landesabwesenden Heidi Knecht die Rechnung 1995: Die Rechnung, welche einen Gewinn von etwas über 3000 Sfr. aufwies, wurde einstimmig genehmigt. Der Gewinn 1995 wird auf die Rechnung 1996 übertragen.

Die Erneuerungswahlen in den Vorstand führten zu keinen Änderungen, der zur Wiederwahl stehende Aldo Wicki wurde einstimmig gewählt.

Als weiter Punkt stand die mögliche Stationierung von Helikopter der Rettungswacht REGA, auf dem Programm. Mehrere Redner nahmen an einer engagierten Diskussion zu diesem Thema teil. Am Schluss wurde beschlossen, die Implikationen einer allfälligen Stationierung der REGA in Dübendorf durch den Vorstand prüfen zu lassen, um bei allfälliger Aktualität der Angelegenheit klare Entscheidungsgrundlagen zu einer Stellungnahme zu besitzen.

Nach dieser engagierten Diskussion zeigte uns Oberstleutnant Hans-Ruedi Beck einen faszinierenden Diavortrag über die Patrouille Suisse zum Thema: "Rückblick auf bewegte Jahre". Fasziniert folgten die Anwesenden seinen interessanten Ausführungen, welche mit faszinierenden, seltenen Aufnahmen von der PS der letzten 30 Jahre begleitet waren. Nach einem kleinen Apéro folgte ein Ausschnitt aus der erfolgreichen Videocasste über die "neue" Patrouille Suisse auf dem Tiger F-5E. Dieser Film mit dem Titel "Botschafter der Luft", wurde von unserem Mitglied René Lang gedreht und präsentiert.

Andreas Thut, Aktuar

Unsere Fragen an die REGA

1.

Welche umliegenden Gemeinden haben sich bis heute positiv zur Stationierung geäußert und wie weit sind die Gespräche mit den ablehnenden Gemeinden gediehen?

2.

Mit wievielen Einsätzen (Starts und Landungen) wäre konkret zu rechnen?

3.

Ist ein «Nachziehen» der beiden REGA-Jetflugzeuge nach Installation des ILS denkbar oder für die Zukunft nicht vorgesehen?

4.

Werden die Bewegungen des militärischen Flugverkehrs durch die REGA-Einsätze beeinträchtigt?

5.

Ist denkbar, dass Anwohner, die bis heute den militärischen Fluglärm toleriert haben, nun durch die Nachtflüge der REGA zu Flugplatzgegner werden könnten?

6.

Können Sie die Bedenken einer Präjudiz der Stationierung der GA in Dübendorf verneinen und wie würden Sie nach einer Installation der REGA-Basis in Dübendorf dagegen argumentieren?

7.

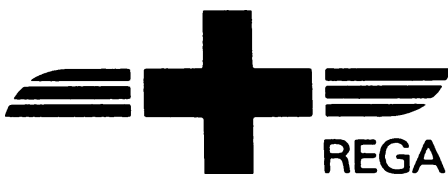
Würden Sie einem zeitlich begrenzten Betriebsversuch (An- und Wegflüge während Nachtzeiten) zustimmen?

8.

Ist mit zusätzliche Arbeitsplätzen zu rechnen?

9.

Könnte die Wartung der REGA-Helikopter durch das BABLW erfolgen?



Antwort von Hans-Peter Kurz Geschäftsleitung REGA

Geschichte

Seit bald einem Vierteljahrhundert steht der für die Region Zürich zuständige Rettungshelikopter der Rega auf dem Dach des Zürcher Kinderspitals - in einem sehr lang andauernden Provisorium

Im Jahr 1994 ist die Rega vom Bundesamt für Zivilluftfahrt ersucht worden, die Basis Zürich mittelfristig vom Kinderspital weg zu verlegen.

Eine Arbeitsgruppe hat Rega-intern im Herbst 1994 verschiedene Standortvarian-

ten evaluiert. Dabei wurden operationelle Gesichtspunkte (Flugplatzinfrastruktur, Start- und Landehilfen, Wetterlagen, Lage in Bezug auf die Kontrollzone des Flughafens Kloten, Distanz zum Universitätsspital, etc) ebenso berücksichtigt wie finanzielle und terminliche.

Aufgrund dieser Untersuchung sind die "bestplazierten" Varianten weiter abgeklärt worden.

Für Dübendorf erfolgte zuerst eine Abklärung beim damaligen BAMF. Dort wurde gewünscht, dass die IGM (Interessengemeinschaft der Anliegergemeinden) vorerst begrüsst werde.

Im Mai 1995 ist die IGM durch die Geschäftsleitung der Rega über die Wünsche der Rega informiert worden. Sie hat eine Stellungnahme in Aussicht gestellt.

Im Mai 1996 hat die IGM dem BABLW ihre Stellungnahme zukommen lassen: acht Gemeinden - davon eine Anliegergemeinde - sprechen sich für das Anliegen der Rega, drei Gemeinden - davon zwei Anliegergemeinden - dagegen aus.

Das BABLW hat Wert auf die Feststellung gelegt, dass es ihm nur auf die Meinung der Anliegergemeinden ankomme, von denen zwei negativ seien. Für das BABLW ist damit die Angelegenheit solange nicht spruchreif, als die Rega nicht die Zustimmung aller 3 Anliegergemeinden vorlegen kann.

Zur Diskussion steht eine reine Helikopter-Basis mit einem Rettungshelikopter mit der entsprechenden Besatzung. Jet-Einsätze von und nach Dübendorf stehen nicht zur Diskussion (die Rega baut zurzeit ihren eigenen Hangar in Kloten und wird diese Investition sicher nicht leerstehen lassen). Ebenso wenig stehen Wartungsarbeiten in Dübendorf zur Diskussion: Die Wartung unserer Helikopter erfolgt durch den Regaeigenen Wartungsbetrieb in Kloten.

Die Rega muss dafür sorgen, ihre Zürcher Basis am geeignetsten Standort unterzubringen. Irgendwelche Verknüpfungen mit der General Aviation haben weder im positiven noch im negativen Sinne in unseren Überlegungen und bei unseren Demarchen Raum.

Heutige Situation und weiteres Vorgehen

Die Rega legt grundsätzlich Wert auf die Feststellung, dass sie in Dübendorf kein Projekt erarbeitet hat, sondern vorerst nur Abklärungen über die Möglichkeiten einer Stationierung eines Rettungshelikopters in der Region des Militärflugplatzes getroffen hat. Es ist deshalb heute auch (noch) nicht möglich, irgendwelche Pläne zu zeigen. Aufgrund der ablehnenden Haltung der Gemeinden Wangen-Brüttsellen, Volkets-

wil und Dietlikon hat die Rega mit den Präsidenten dieser drei Gemeinden Kontakt aufgenommen und versucht, die Gründe zu eruieren, welche zur ablehnenden Haltung dieser Gemeinden geführt haben. Gleichzeitig hat die Rega darauf hingewiesen, dass einem allfälligen Bauvorhaben durchaus Auflagen auferlegt werden könnten, und sich bereit erklärt, den Anliegergemeinden des Militärflugplatzes einen Katalog solcher möglicher Auflagen zu unterbreiten. Es wird deshalb in den nächsten Wochen eine Aussprache zwischen Rega, Bundesamt für Zivilluftfahrt (als Bewilligungsinstanz) und Gemeinden stattfinden, welche solche Möglichkeiten aufzeigen soll.

Die Rega hat auch bereits "Demoflüge" auf den noch zu erarbeitenden Flugrouten in Aussicht gestellt.

Die militärischen Flugbewegungen könnten unabhängig von den Bewegungen der Rega durchgeführt werden. Die beiden Operationen kommen sich nicht in die Quere, entsprechende Vorabgespräche wurden getroffen.

Zahlen

Die Rega hat im Jahr 1995 ab ihrer Rega-Basis Zürich 816 Einsätze geflogen. Es ist realistisch, wenn für die nächsten Jahre ein Einsatzvolumen von 700-1000 Einsätzen pro Jahr angenommen wird. Von diesen Einsätzen sind 140 in der Zeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr geflogen worden, also 2-3 Einsätze pro Woche.

Die Besatzung einer Mittellandbasis besteht aus je 3,2 Planstellen für Helikopter-Piloten und Rettungssanitäter sowie aus Ärzten, die vom Universitätsspital gestellt werden. Da die Pikettbesatzung jeweils auf der Basis übermachtet, ist es nicht notwendig, in unmittelbarer Nähe des Basis-Standortes zu wohnen. Ob der eine oder andere Mitarbeiter in der Region Wohnsitz nehmen wird, ist deshalb offen.

SCHWEIZ. RETTUNGSFLUGWACHT
Geschäftsleitung, Hans-Peter Kurz
11. September 1996

Wie oft fliegt der Rega-Heli?

Die Standortfrage um die Einsatzbasis Zürich der Rega ist zu einem Thema in den Medien und in den Leserbriefspalten geworden. Annahmen, Vermutungen und Spekulationen dienen dabei manchmal als Grundlage. Dem möchte die Rega klare Fakten und Zahlen gegenüberstellen.

Die Rega betreibt in der Schweiz zehn eigene Einsatzbasen für Helikopter (Basel, Bem, Bemer Oberland, Erstfeld, Lausanne, Locarno, Samedan, St. Gallen, Untervaz GR und Zürich). Drei Einsatzbasen (Genf, Mollis GL und Zweisimmen) werden von Partnerfirmen der Rega betrieben.

Die Rega besitzt und betreibt 15 Rettungshelikopter Agusta A-109-K2 (fünf davon als Reservemaschinen). Die Helikopter der Typen Bölkow BO-105 sowie Alouette 111 sind ausgemustert und fliegen nicht mehr bei der Rega.

Auf der Rega-Einsatzbasis Zürich, die sich auf dem Kinderspital Zürich befindet, ist ein Rega-Helikopter stationiert. Der Rega-Helikopter flog 1995 vom Kinderspital aus 816 Einsätze. Das ergibt pro Tag 2,23 Einsätze. Trainings-, Check-, Schulungs- und technische Flüge erfolgen nicht in Zürich. Der Helikopter-Unterhaltsbetrieb befindet sich in Zürich-Kloten.

An- und Abflüge bei den Zürcher Spitälern mit Helikopter-Landeplätzen werden von der Verlegung der Rega-Einsatzbasis Zürich nicht betroffen. Starts und Landungen von Rettungshelikoptern sind also weiterhin möglich. Einzig die dauernde Stationierung des Rega-Helikopters auf dem Dach des Kinderspitals ist in Frage gestellt.

Der Rega steht im Raum Zürich zwar theoretisch eine Auswahl von möglichen Standorten zur Verfügung. Der Flugplatz Dübendorf bietet aber neben der vorhandenen Infrastruktur die geographischen Bedingungen für das sogenannte Wolkendurchstossverfahren, bei dem ein Helikopter ohne Bodensicht (zum Beispiel in der Achse der Flugpiste) starten kann.

Der Flughafen Kloten, an dessen Rand die Rega gegenwärtig ihren neuen Hauptsitz errichtet, ist wegen der sicherheitstechnischen Beschränkungen durch den Linienflugverkehr für eine Helikopter-Einsatzbasis ungeeignet.

SCHWEIZ. RETTUNGSFLUGWACHT
Informationschef, Norbert Hobmeier

Studienkommission für strategische Fragen....

Bundesrat Adolf Ogi, Vorsteher des Eidgenössischen Militärdepartements, hat nach Rücksprache mit Generalstabschef Arthur Liener und Botschafter Edouard Brunner, dem Vorsitzenden der Studienkommission für strategische Fragen, die Mitglieder dieser Kommission bestimmt. Sie setzt sich aus 41 Persönlichkeiten verschiedener geographischer, sprachlicher, beruflicher und politischer Herkunft zusammen und trat am 27. September zu ihrer ersten Sitzung zusammen.

Die Studienkommission für strategische Fragen wird sicherheits- und militärpolitische Leitideen für die Schweiz nach der Jahrtausendwende ausarbeiten und diese in Form eines Berichts dem Chef EMD Anfang 1998 vorlegen. Unter anderem soll die Frage beantwortet werden, mit welchen strategisch relevanten Entwicklungen und Risiken die Schweiz in den nächsten 20 bis 25 Jahren

konfrontiert sein wird und wie Land und Volk in diesem strategischen Umfeld am besten geschützt werden können. Es soll auch angesprochen werden, welche Entwicklungen des sicherheitspolitischen Verhältnisses der Schweiz zu Europa in diesem Zeitraum denkbar und welches die vitalen Interessen der Schweiz in diesem Zusammenhang sind. Schliesslich sind auch Folgerungen aus der zunehmenden Verflechtung und Interdependenz von innerer und äusserer Sicherheit zu ziehen und der Stellenwert des Milizsystems und des Föderalismus in einer künftigen Wehrstruktur zu beurteilen.

Um eine von der Bundesverwaltung unabhängige Meinungsbildung zu gewährleisten, umfasst die Studienkommission keine Beamte des EMD oder anderer Bereiche der Bundesverwaltung. Die Geschäftsleitung EMD wird sich nach Fertigstellung der Arbeiten der Kommission zum Bericht äussern können. Die operative Umsetzung in einen militärischen Auftrag und in militärische Strukturen wird anschliessend Aufgabe des EMD, des Bundesrates und des Parlaments sein.

Die Mitglieder erfüllen ihre Funktion in der Studienkommission in ihrer individuellen Verantwortung und nicht als Vertreter von Interessengruppen.

Es ist vorgesehen, dass die Kommission Experten und Fachleute anhört (z.B. Militärexperten, Wissenschaftler, Politiker), darunter auch solche aus dem Ausland. Weiter ist geplant, dass kleine Untergruppen der Kommission im Ausland für die Kommission wichtige Informationen über das strategische Umfeld einholen werden.

Auftrag der Studienkommission 96

In Form eines Berichtes sollen u.a. folgende Fragen beantwortet werden:

• Welche Entwicklungen des sicherheitspolitischen Verhältnisses der Schweiz zu Europa sind in den nächsten 20-25 Jahren mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit denkbar? Welches sind die vitalen Interessen der Schweiz im Inneren und gegenüber Europa?

• Von welchen zu erwartenden strategisch relevanten Gewaltakten und existentiellen Risiken ist auszugehen? Erarbeitung von konkreten Grundlagen zur Erteilung von strategischen Zielvorgaben im Bereich der Existenzsicherung durch den Bundesrat.

• Mit welchen Massnahmen und Instrumenten soll diesen Gewaltakten und Risiken begegnet werden?

• Welches sind die Grenzen des Milizsystems zur Bewältigung dieser Gewaltakte und Risiken? Beurteilung des zukünftigen Stellenwertes und der Funktion der militärischen Komponente der Gesamtverteidigung unter Einbezug der Problematik von Milizsystem und allgemeiner Wehrpflicht.

Welches sind Folgerungen einer zunehmenden Verflechtung und Interdependenz von innerer und äusserer Sicherheit?

Welche Bedeutung kommt dem Föderalismus in einer zukünftigen Wehrstruktur zu? Die durch die Kommission erarbeiteten Grundlagen sollen dem Chef EMD unterbreitet werden. Die Geschäftsleitung EMD wird Gelegenheit erhalten, sich dazu zu äussern.

Aufgabe der Kommission ist es, die politischen Leitideen zu entwickeln. Die operative Umsetzung in einen militärischen Auftrag bzw. militärische Strukturen ist anschliessend Aufgabe des EMD.

Adolf Ogi, Bundesrat.

... und ihre Mitglieder

Präsident: Brunner Edouard

Mitglieder: Ackermann Josef, Arbenz Peter, Blocher Christoph, Bonny Jean-Pierre, Castelberg Ulrich, Corti Mario, De Pury David, Eggly Jacques-Simon, Engelberger E d i , Ernst Hans-Ulrich, Gattoni Jean-Pierre, Girsberger Esther, Gmünder Evelyne, Gross Andreas, Hayek Nicolas, Kamer Hansrudolf, Lachat Frangois, Lenherr Hans-Peter, Leu Josef, Leuba Jean-Francois, Lévy Philippe, Loretan Raymond, Maire Lucien, Masoni Marina, Menz Christine, Meyer Arnün, Nicollier Claude, Nüesch Klauspeter, Obrecht Therese, Oetli Hans-Jörg, Onken Thomas, Pestalozzi Claudia, Pilet Jacques, Respini Renzo, Ruffy Victor, Schnüd Samuel, Steiner Peter, Suter Moritz, Vodoz Olivier, Weber Monika, Wetzel Marius. **Sekretariat:** Catrina Christian, Liechti Michel, Ebnöther Anja (ab 1. November 1996)

Verbindungsoffizier zum Generalstab:

Div Martin von Orelli.

Kommentar von Divisionär a D Gustav Däniker

(Facts, 32/96)

So weit dürfe es nicht kommen, sagte sich der ehemalige Chefstrategie im EMD, Divisionär a D Gustav Däniker, das Jekami grenze an Fahrlässigkeit. «Mit Entsetzen» hatte er gelesen, wer alles in der von EMD-Chef Adolf Ogi angeregten Studienkommission für strategische Zukunftsfragen Einsitz nehmen soll. Allerlei Politiker und gar eine Medizinstudentin, die laut Selbstdeklaration von Militär- und Verteidigungspolitik nicht viel versteht, machten die wichtige Kommission zu einem beliebigen «Debattierklub».

In der «Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitschrift» (ASMZ) fordert Gustav Däniker, nur erstklassige Experten mit breitem Sachverstand sollen die strategisch wichtigen Parameter analysieren. Erst in einer zweiten Phase dürften die Politiker zum Zuge kommen. Gustav Däniker zeigt sich zudem erstaunt, dass der Kommissionspräsident, Botschafter Edouard Brunner, das Festhalten an der Neutralität bereits im voraus fixiert hat.

«Die Arbeitsgemeinschaft für eine wirksame und friedenssichernde Milizarmee (AWM) - unser Forum ist Mitglied - hat beschlossen, die Kommissionsarbeit zu beobachten und auf allfällige Negativtendenzen entsprechend zu reagieren»

Stimmungsmache gegen die F/A-18

Noch rechtzeitig vor dem publizistischen Sommerloch verfasste der Verein «Bürgerinnen und Bürger gegen den Fluglärm» (BgF) eine weitere Attacke gegen den F/A-18. Die Feder führte, wie immer, wenn es um spezifische «Auspuffprobleme» geht, Gottlieb Moser von Uetikon am See. Das Schreiben, datiert vom 25. Februar 96 fand natürlich in den Weg ins Bundeshaus.

Wahrscheinlich aus Angst, das Papier könnte unerwartet in einem Korb verschwinden, wurde das Schreiben, anlässlich der letzten GV des «BgF», gleich als Resolution verfasst, Adressat: die Schweizer Bevölkerung. Doch die Botschaft stiess weder bei lokalen Medien noch anderswo auf die erhoffte Resonanz. Als kleiner Trost bot sich da aber noch die «GSoA-Zitig» an, in welcher die Resolution, gewürzt mit einigen textlichen Zutaten und Korrekturen, sowie mit dem flammenden Unfallbild einer russischen SU-27 ergänzt wurde. In derselben Ausgabe wurde aber auch gleich die Antwort vom Bundesrat und EMD-Chef Adolf Ogi publiziert - nicht vollständig zwar - aber doch!

Den Original-Text der Resolution sowie die bundesrätliche (vollständige) Antwort finden Sie gleich nachfolgend abgedruckt.

Erinnert man sich beim Lesen dieser Resolution an die tausenden von Flugzeugeinsätzen im Golfkrieg, die in äusserst konzentrierter Abfolge geflogen wurden, ergibt der «Kurz»-Schluss aus der Zahlenakrobatik keinen ernst zunehmenden Sinn.

Resolution des Vereins «Bürgerinnen und Bürger gegen den Fluglärm»

Die Generalversammlung des «BgF» Dübendorf vom 16. April 1996 erlässt folgenden Aufruf an die schweizer Bevölkerung: Angaben der Gruppe für Rüstungsdienste ergaben, dass die Militäraviatik und Nachrechnungen über den Treibstoffverbrauch, massgeblich am NO_2 Stickoxidausstoss in unsere Atemluft beteiligt ist. Beim F/A-18 ist man zu folgenden Resultaten gekommen: Der NO_2 Ausstoss beträgt bei 1000 km/h 138 kg, bei Überschallflug oder Mach 1,2 in der Stunde 210 kg. Bei Mach 1,4 in der Stunde 282 kg. Die genaue Formel über die Giftigkeit von NO_2 heisst: Stickoxide $\text{NO}_2 = 0.02$ Gramm wirken tödlich = 10 ppm. 200 ppm sogar in einer Minute. Das heisst: 200 ppm sind 20 mal mehr als 0.02 g. 20 x 0.02 g sind 0.4 Gramm. Dies bei einer Normalatmung gerechnet. Vollatmung heisst 50 Liter pro Minute, oder, ungefähr die 3-fache Sicherheit, dass bei dieser Portion Gift ein Mensch bei konzentrierter Abgabe, tot ist. In einem mit 0.4 g vergifteten m^3 Luft oder 1000 Litern, hat es demzufolge 20 x 50 Liter vergiftete Luft und reicht somit um 20 Menschen umzubringen. Wenn nun 1 F/A-18 in

der Stunde 138 kg NO_2 erzeugt, so sind das 138'000 g. Teilen wir nun diese 138'000 g durch 0.4 g so erhalten wir 345'000 m^3 vergiftete Luft mit denen pro m^3 nochmals 20 Menschen umgebracht werden können. 20 x 345'000 m^3 ergibt rund 6,9 Millionen Menschen oder die ganze Schweizerbevölkerung, die bei konzentrierter Anwendung tödlich vergiftet werden könnten. Wir verlangen deshalb von unserer Luftwaffe, dass der jährliche Gesamtausstoss der giftigen NO_2 Stickoxide gemäss unserer Annahme von rund einer Million kg auf 10'000 kg reduziert wird. Der Aufklärungsschrift vom BUWAL Umwelt Nr. 52 entnehmen wir folgendes: Bei der gesundheitlichen Beeinträchtigung des Menschen und der Tiere durch Stickoxide steht NO_2 im Vordergrund. NO_2 ist ein Reizgas und ist aggressiver als SO_2 (Schwefeldioxid) und gelangt in den tiefer gelegenen Atemwegen direkt zur Wirkung. Die Einatmung von NO_2 kann zu heilbaren, aber auch zu unheilbaren Wirkungen führen, die sich im wesentlichen im Bereich der Bronchien einstellen. Weitere Beschwerden sind Atemnot, Kopfschmerzen und die Auslösung von Asthma. Es wird eine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber bakteriellen- und virus Infektionen festgestellt (Beispiel: Grippe = Virus, Lungenentzündung: bakteriell) usw. Bei Pflanzenblättern wurden nach nur 4-stündiger Begasung mit 130 Millionstelogramm NO_2 sichtbare Schäden festgestellt. Es ist uns klar dass die Luftwaffe nicht allein an der Verschmutzung schuld ist. Dass aber die enorme Verschmutzung von sehr wenigen Menschen verursacht wird, deren Nutzen im heutigen Raketenzeitalter von immer mehr Menschen bezweifelt wird.

Antwort vom Chef EMD

Sehr geehrter Herr Moser
Ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 25. 2. 1996 und für das Buch über Militärfluglärm in Dübendorf.

In Ihrem Brief äussern Sie Ihren Unmut über die Beschaffung der Kampfflugzeuge F/A-18. Sie wissen, dass der Beschaffung von 34 F/A-18-Flugzeugen die eidg. Räte nach sehr sorgfältigen Abklärungen ihrer Sicherheitspolitischen Kommissionen und im Juni 1993 auch Volk und Stände klar zugestimmt haben. Ein weltweit wohl einzigartiges demokratisches Verfahren. Das Ergebnis der Volksabstimmung ist ein klarer Auftrag, das Flugzeug nicht nur zu beschaffen, sondern es auch einzusetzen.

Die Luftverteidigung bildet das Rückgrat unserer neuen Verteidigungskonzeption. Für die Armee 95 mit ihrer dynamischen Raumverteidigung sind neue, leistungsfähige Kampfflugzeuge unentbehrlich. Der moderne, seit seiner Konzeption ständig weiterentwickelte F/A-18 hat in der Schweiz eine mehrstufige Evaluation gewonnen; in der die einzelnen Auswahlsschritte stets darauf ausgelegt waren, das für die spezifischen Be-

dürfnisse unserer Flugwaffe preiswürdigste neue Kampfflugzeug zu ermitteln. Die F/A-18 erwies sich als das Flugzeug mit dem klar besten Kosten/Wert-Verhältnis.

(Keine Erwähnung fand der nachfolgend kursiv abgedruckte Text):

Wie Sie wissen, ist z. B. das neutrale Finnland, welches 64 F/A18 beschafft, zu den gleichen Erkenntnissen gelangt. In den USA wird der F/A-18 noch für viele Jahre das Rückgrat der US Navy-Luftverbände bilden. Vor kurzer Zeit hat die neueste F/A-18 Version, der F/A-18E, den Erstflug absolviert.

Auch die in Ihrem Schreiben erwähnten Fragen des Treibstoffverbrauches und der Emissionen wurden im Rahmen der parlamentarischen Beratungen behandelt. Dem EMD ist der Umweltschutz ein wichtiges Anliegen. Deshalb hat es 1992 eine Umweltschutzverordnung erarbeitet, welche für alle Tätigkeiten der Verwaltung und der Armee verbindlich ist. Im Interesse, Kosten, Energie, Lärm, Abgase zu senken, hat die Luftwaffe mehrere hochentwickelte Flugsimulatoren zur Verfügung. Auch für den F/A-18 ist derzeit eine gleiche Anlage im Bau. Schliesslich ist auch zu beachten, dass vor der Einführung von 34 Hornet 130 Hunter-Flugzeuge ausgemustert wurden.

Tatsache ist, dass der NO_x -Ausstoss der F/A18-Flotte weniger, als ein Prozent der gesamten NO_x -Produktion in der Schweiz und der Treibstoffverbrauch der Militäraviatik lediglich rund ein halbes Prozent des gesamten fossilen Treibstoffverbrauches unseres Landes ausmacht.

Würden Ihre Rechenmodelle auf andere Verbraucher angewandt und dieselben Schlüsse gezogen, so müsste unter anderem auch jeglicher ziviler Flugverkehr, der gesamte Motorfahrzeugverkehr oder sämtliche Ölheizungen massiv eingeschränkt oder verboten werden.

Adolf Ogi, Bundesrat

Militärausgaben für Sozialpolitik einsetzen

SP-Nationalrätin Barbara Häring Binder tut sich mit dem Volksentscheid vom 6. Juni 93 für den F/A-18 immer noch schwer. Zwar weiss man nicht genau, ob sie an Podiumsdiskussionen die Meinung der Sozialdemokratischen Partei oder der Gruppe Schweiz ohne Armee (GSoA) vertritt. Ihr redaktioneller Beitrag in der «GSoA-Zitig» vom März 96 über die Umverteilungsinitiative jedenfalls lässt letzteres vermuten!

«Militärausgaben für Sozialpolitik einsetzen» lautete die Überschrift einer öffentlichen SP-Veranstaltung in Volketswil, woran auch die erwähnte Vertreterin der SP/GSoA teilnahm und mit unserem Vereinsmitglied, Herrn Dr. Oscar Fritschi, Nationalrat, die Klinge kreuzte. Der Grundtenor der Initiative ist klar, unserer Landesverteidigung soll der finanzielle «Hahn» bis zum faktischen Exitus

zugedreht werden! Oscar Fritschi stellte deshalb zu Recht klar, dass die Armeeausgaben nicht den grossen Moloch darstellen, den die SP glaubhaft machen möchten. «Betrügen die Armeeausgaben vor 20 Jahren noch etwa 20% der gesamten Bundesaufwendungen, so sind es heute nur noch 11%. Einzig das Militärdepartement habe seinen Etat seit 1994 nicht mehr erhöht, während die Ausgaben bei den übrigen Abteilungen erheblich gestiegen seien und immer noch zunehmen.» Die Diskussion drehte sich längere Zeit um die von zahlreichen Militärfachleuten als völlig unrealistisch abqualifizierte Studie des Deutschen Lutz Untersehers, die eine Halbierung der Militärausgaben als machbar bezeichnet. Das stete Pochen der SP auf dieses Gefälligkeitgutachten, das die Initiativforderungen im nachhinein legitimieren sollte, zeugt von einer Intransigenz sondergleichen. Selbst das eher zurückhaltende EMD kommt zum Schluss, dass die Studie eine Reihe von Fehlbeurteilungen enthält! Frau Barbara Häring Binder bemüht sich an solchen Podiumsdiskussionen immer wieder, den Volksentscheid für die F/A-18 als falsch zu brandmarken. Dies natürlich mit der Absicht, einem weiteren Beschaffungsbedarf bereits heute den Kampf anzusagen! Denn dieser wird einmal kommen, müssen der-einst die Tiger- und insbesondere die betagten Mirage-Flugzeuge ausser Dienst gestellt werden!

GSoA im Internet

Wohl um vorwiegend die jungen Leute erreichen zu können, werden neuerdings die GSoA-Parolen samt «GSoA-Zitig» via Internet (www.gsoa.ch) frei Haus geliefert! Mitmachen ist «In» und auf der Stelle folgt der Aufruf zur Teilnahme an einer Anti-Armee-Disco in der Kanzleiturhalle Zürich. Weiter ist nachzulesen: «Probleme mit dem Militär? Waffenloser Dienst? Oder gleich ganz weg? Die (ehrenamtlichen) Mitarbeiter der Beratungsstelle für Militärverweigerer beraten längst nicht nur Verweigerer, sondern helfen auch bei Problemen mit dem Militär.»

Aus dem neuen Fluglärm-Info des «BgF»

Ich heisse Claudia Surber, bin 36 Jahre alt, verheiratet, meist glückliche Mutter von drei Mädchen. Seit 1985 wohne ich in der Chriesmatt in Dübendorf. «Meine Haltung gegenüber dem Fluglärm hat sich eigentlich nicht geändert. Es ist nur manchmal gut zu wissen, dass es noch mehr Mitbürgerinnen gibt, die sich Gedanken über den Sinn und Unsinn der Luftwaffe machen. Da ich eine absolute Militärgegnerin bin, zweifle ich so oder so an der Existenzberechtigung des Militärflugplatzes. Für mich bedeutet das nur unnötige Umweltbelastung, verschwendende finanzielle Ausgaben...» «...Viele Leute wissen immer noch nicht, dass man/frau sich telefonisch beschweren kann. Eine Erfahrung meinerseits, die empfehlenswert ist. Angestauten Ärger über Fluglärm kann man/frau an psychologisch geschultem Personal loswerden.»

Foto: Ruedi Trümpi



Als Schweizer bei der US Navy

Von Major I Gst Peter Suter, Jacksonville, Florida (Quelle: Luftwaffenzeitung vom April 96)

Seit Mitte Oktober 94 weilen wir, Hptm Stéphane Rapaz und ich, als Mitglieder der GEFA (Gruppe Einführung F/A-18) mit unseren Familien in den Vereinigten Staaten. Nach einem Sprachkurs in San Antonio schulten wir in Jacksonville auf die F/A-18 um und sind am gleichen Ort nun im Rahmen des PEP (Pilot Exchange Program) seit Anfang Juli 95 bis voraussichtlich März 97 als Fluglehrer tätig.

Wir absolvierten 9 Wochen SET (Specialized English Language Training) auf der Lackland Air Force Base in San Antonio, Texas. Hier wurde ein Sprachinstitut mit einem Lehrkörper von rund 100 zivilen Ausbildnern aufgebaut. Abgestimmt auf die zukünftige Verwendung werden rund 600 Teilnehmer aus bis zu 50 Ländern in der englischen Sprache unterrichtet. Da die Klassen international gemischt sind, profitierten wir nebst der sprachlichen Ausbildung im Bereich der Aviatik auch von der Möglichkeit, neue Bekanntschaften zu schliessen sowie Erfahrungen mit Piloten aus Israel, Japan, Frankreich, Bahrain, Korea, Thailand und Indonesien auszutauschen.

Mit unseren Familien wohnten wir in Apartments ausserhalb der Base und die Kinder wurden trotz des relativ kurzen Aufenthaltes eingeschult. An den Wochenenden versuchten wir, das riesige Texas und seine Geschichte etwas besser kennenzulernen. Nach Beendigung des Kurses galt es, die Reise quer durch die Südstaaten anzutreten. Weihnachten wurde in New Orleans verbracht und kurz vor Neujahr trafen wir in Jacksonville, Florida ein und machten uns auf die Suche nach unserem Hausrat. Da dieser leider zwei Wochen zu spät eintraf, verbrachten wir eine recht ungemütliche Zeit in Hotels bis wir die gemieteten Einfamilienhäuser beziehen konnten.

Umschulung auf die F/A-18

Am 3. Januar 95 begann für uns der Umschulungskurs in Cecil Field bei VFA-106, der F/A-18 Ausbildungsstaffel der US Navy an der Ostküste. Die Master Jet Base Cecil Field, Home Base von weiteren 10 F/A-18 Kampfstaffeln sowie 7 S3 Viking Anti-U-Boot Staffeln, wird 1998 im Rahmen der Restrukturierung/Redimensionierung der Navy aufgelöst. Die Strike Fighter Squadron 106 besteht aus knapp 600 Offizieren, Unteroffizieren und Soldaten (rund 50 Fluglehrer, 100 umzuschulende Piloten sowie das gesamte Wartungspersonal) und wird in der Regel von einem Obersten kommandiert. Der Staffel sind 45 F/A-18 (A, B, C und D) zugeteilt und pro Jahr werden rund 180 Piloten (Navy und Marine Corps) umgeschult. Wir absolvierten genau den gleichen Umschulungskurs wie unsere amerikanischen Kollegen; auf die Sprache wurde keine Rücksicht genommen, jedoch war man immer bereit, uns mit zusätzlichen Theorien oder Erklärungen zu helfen.

Jeder UK ist folgendermassen unterteilt: Fam-, Strike-, Fighter- und CQ-Phase. Jede setzt sich aus Theorie, Simulatoreinsätzen und Flugdienst zusammen.

Bombenwerfen bei Nacht

Die Fam-Phase entspricht in etwa unserem technischen UK und dauert rund 3 Monate. Normalbedienung, Pannenhaltung, Instrumentenflug, Landetraining, Verbandsflug und Interzeptionen sind die Themen. Ausgerichtet auf den Flugzeugträger hat das Landetraining einen besonders hohen Stellenwert, wobei eher von einem kontrollierten Absturz gesprochen werden kann, da überhaupt nicht abgeflacht wird und man mit einer Sinkrate von 700 bis 800 Fuss/Minute in den Boden fährt. Die Aufsetzzone auf dem Flugzeugträger ist nur gerade 60

Meter lang und ist auch auf jeder Piste zu Trainingszwecken aufgemalt. Angeflogen wird mit Hilfe eines sehr präzisen bodenseitig installierten optischen Anflugwinkelgerätes. Nebst der Umschulung auf das Flugzeug galt es für uns, ein fremdes System mit anderen Verfahren am Boden und in der Luft zu erlernen; eine nicht besonders komfortable Situation!

Während der Strike-Phase lernt man die Einsatzmöglichkeiten des Flugzeuges gegen Bodenziele kennen. Navigationsflüge, Tiefstflugtraining sowie Waffeneinsätze bei Tag und bei Nacht mit Übungsbomben, scharfen Bomben sowie mit der Bordkanone werden dabei durchgeführt. Abgeschlossen wird diese rund sechswöchige Phase mit einer zweiwöchigen Abdetachierung nach Fallon, einem der wichtigsten Waffenplätze der Navy in der Wüste von Nevada. Nebst dem Bombenwerfen bei Nacht hat uns die Tiefstflugausbildung besonders beeindruckt, während welcher wir mit einer Geschwindigkeit von 420 Knoten auf 100 Fuss Höhe trainierten. Wie erwartet hat sich die F/A-18 als eine präzise Plattform für den manuellen sowie halbautomatischen Waffeneinsatz gegen Bodenziele erwiesen. Es braucht jedoch intensives Training, damit man die Möglichkeiten des Systems ausschöpfen kann.

Luftkampfeschulung

Dasselbe gilt auch für die Fighter-Phase, welche während rund 7 Wochen der Ausbildung im Luftkampf gewidmet ist. Unterschieden wird zwischen BFM, SRA und FWT. BFM (Basic Fighter Maneuvers) decken die offensiven und defensiven Luftkampfgrundmanöver eines Einzelflugzeuges ab. Während den SRA (Section Radar Attack) wird die Zusammenarbeit im Verband während Interzeptionen geschult. Als Krönung und Abschluss werden die FWT (Fighter Weapons Tactics) ab Key West gegen die dortige Aggressorstaffel (F5 und F/A18) der Navy geflogen. Dabei wird die gesamte Palette im Luftkampf mit bis bis zu acht Gegner mit unterschiedlichen Taktiken durchgespielt. Während dieser Zeit profitierten wir von unserer Vorbildung und Erfahrung im Luftkampf. Neu war für uns der eigene Lenkwaffeneinsatz auf grosse Distanz (AMRAAM und Sparrow) mit der entsprechenden Taktik und besonders eindrücklich war und ist die Manövrierbarkeit der F/A-18 im Kurvenkampf.

Am Schluss wartet die CQ-Phase (Carrier Qualification) auf die Teilnehmer. Während rund 6 Wochen wird nichts anderes als die Verfahren für und zum Abschluss auf dem Flugzeugträger geübt. Auf Grund massiver Engpässe (Einsparungen, Restrukturierungen, zu viele umzuschulende Piloten, Ersatzteilmangel usw.) der Navy wurden wir bis jetzt von dieser Ausbildung zurückgestellt. Man, ist anscheinend jedoch immer noch gewillt, uns diese Ausbildung in der Zukunft zu gewähren.



ausgebildete Piloten jeder Staffel. Diese unterstehen dem «Air Boss», welcher für alle Operationen auf dem «Flightdeck» und in der Luft um den Carrier verantwortlich ist und in dieser Funktion direkt dem Kapitän des Flugzeugträgers unterstellt ist. Beide sind immer Piloten, welche nach ihrer aktiven Staffelleitzeit dementsprechend weiter ausgebildet wurden.

Ausgenommen vom Kapitänsteck und von den Reaktoren hatten wir zu allen Stellen Zutritt und gewannen dementsprechend ein ausgezeichnetes Bild über die Verfahren und Operationen auf einem Flugzeugträger. Eine Woche später ergab sich dann die Gelegenheit, aus dem hinteren Sitz eines F/A-18 mehrere Katapultstarts und Kabellandungen ab der «USS KENNEDY», welche neu Mayport (Jacksonville) als Heimathafen hat, mitzuerleben; eine eindrückliche Erfahrung!

Einsatz als Fluglehrer zu Gunsten der US Navy

Im Gegensatz zu unserer methodisch-didaktischen, kompletten Fluglehrerausbildung in der Schweiz, werden hier Fluglehrer eigentlich nur fachtechnisch ausgebildet. Dies ist in diesem System offensichtlich verantwortlich, da im dichtgedrängten Umschulungskurs sowieso keine Zeit für Wiederholungen vorhanden ist und man deshalb nach dem Motto «durchgeführt ist erledigt» ausbilden muss.

Auf dem Flugzeugträger

Anfangs September 95 weilten wir für knapp eine Woche als Gäste/Beobachter auf der «USS ENTERPRISE», dem ersten Flugzeugträger mit Nuklearantrieb. Die „Big E“, seit 1961 im Dienst, war während der Kubakrise, dem Vietnamkrieg sowie während des Golfkrieges im Einsatz und wurde von 1991 bis 1994 totalüberholt. 370 m lang, 85 m breit, 82 m hoch, angetrieben von acht Atomreaktoren mit mehr als 280 000 PS, fährt sie mit einigem mehr als 30 Knoten und beherbergt auf «Cruise» eine Besatzung von etwas mehr als 5000 Mann. Zugeteilt ist «Air Wing 17» mit folgenden 9 Staffeln: eine F-14 Tomcat-, zwei F/A-18 Hornet-, eine A-6 Intruder-, eine E-2C: Hawkeye-, eine S-3B Viking-, eine EA-6B Prowler-, eine HH60H Seahawk- sowie eine ES-3A Shadowstaffel.

Normalerweise dauert eine „Cruise“ sechs Monate, unterbrochen durch bis zu drei Kurzaufenthalten an Land. Man kann sich kaum vorstellen, wie schwierig diese Zeit für die Besatzung ist. Während unseres Aufenthaltes lief die «USS ENTERPRISE» für nur eine Woche ohne Kriegsstaffeln mit etwa 1/3 der Besatzung aus um die Flugzeugträgerzulassung der Piloten der F-14, F/A-18 und E-2C-Ausbildungsstaffeln zu ermöglichen. Dabei hat jeder Pilot zehn Katapultstarts und Kabellandungen bei Tag sowie acht bei Nacht hinter sich zu bringen. Überwacht und qualifiziert werden sie durch die LSO (Landing Signal Officer), speziell

Die Fluglehrerausbildung ist analog zum Umschulungskurs aufgebaut. Man repetiert Theorien, wohnt Briefings und Debriefings bei und macht sich mit den allgemeinen und speziellen Verfahren der Staffel vertraut. Auch hier wird wenig oder überhaupt keine Rücksicht auf Vorbildung genommen. So wurde ich zum Beispiel für meinen allerersten Fluglehrereinsatz (mit knapp 80h Erfahrung auf der F/A-18) für Verbandsflugausbildung bei Nacht mit einem unerfahrenen Schüler eingesetzt! Bis heute sind wir für die gesamte Fam-Phase, für SRA und für BFM als Fluglehrer zugelassen und warten auf die Ausbildung für Strike. Trotz etwas mehr als 150 Stunden Erfahrung auf der F/A-18 ist jeder Flug nach wie vor eine Herausforderung und es wird wohl noch eine ganze Weile dauern, bis wir alle Facetten im Einsatz dieses grossartigen Flugzeuges beherrschen.

Übergabe der F/A-18 Hornet an die Schweizer Luftwaffe

Am 3. Oktober um 15.06 Uhr startet in Emmen die erste in der Schweiz fertiggestellte und sich noch in der Zuständigkeit der Gruppe Rüstung befindliche F/A-18 Hornet «still und leise» (ohne die Öffentlichkeit) zu ihrem Jungfernflug. Pilotiert wurde die F/A-18 von Res Schmid und Bernhard Berset. Die offizielle Übergabe an die Luftwaffe findet am 23. Januar 1997 statt.

Verbot der Kriegsmaterialausfuhr oder massive Behinderung des schweizerischen industriellen Exports?

von Dominique Brunner (ASMZ Nr.9/1996)

Die am 24. Dezember 1992 zustande gekommene sozialdemokratische Initiative für «ein Verbot der Kriegsmaterialausfuhr» sollte längst dem Volk und den Ständen zur Entscheidung vorgelegt worden sein. Denn ihre blossе Existenz schadet mindestens Tellen der schweizerischen Industrie. So blind ist deren Konkurrenz nicht, dass ihr entgangen wäre, welche Wettbewerbsnachteile für unsere Industrie die Initiative nach sich zöge. Es ist also Zeit, dass der Souverän, endgültiger Adressat jeder Volksinitiative, zum Entscheid aufgerufen wird.

Ungerechtfertigt und schädlich

Dass die Initiative ein rigoroses Verbot jeder Ausfuhr eigentlicher Waffen verlangt, muss jeder auf Grund ihres Titels annehmen. Schon das ergäbe genug Stoff für Diskussionen. Denn die Annahme der Initianten, Waffen verschuldeten Kriege, ist falsch. Waffen bestimmen die Austragungsart bewaffneter Konflikte. Konflikte, die die verschiedenartigsten Wurzeln haben wie Gebietsansprüche, russische und ethnische, ideologische und religiöse Vorurteile und Gegensätze, eine galoppierende Demographie bei wirtschaftlicher Unzulänglichkeit, Machtstreben einzelner wie von Gruppen, eskalieren zum eigentlichen Krieg, ob viele oder wenige, moderne oder veraltete Waffen verfügbar sind. Konflikte und damit Kriege erklären sich letztlich aus den Haupttriebfeiern menschlichen Handelns: Furcht, Begehrlichkeit und Ehrgeiz (Machiavelli). Damit ist nicht gesagt, Waffen seien etwas Harmloses, ihr Handel dürfe keinen Beschränkungen unterliegen. Die Notwendigkeit der Kontrolle der Ausfuhr von Waffen

bestreitet in der Schweiz und ähnlich zivilisierten Ländern niemand. So hat die Schweiz der Waffenausfuhr immer Schranken gesetzt - schon im Dreissigjährigen Krieg 1618 bis 1648. Seit 1972 regelt das Gesetz über die Kriegsmaterialausfuhr die Materie. Es hat sich bewährt. Die Berechtigung der Ausfuhr von Waffen ergibt sich aus dem Völkerrecht, letztlich aus dem Selbstbestimmungsrecht der Völker. Denn daraus folgt zwingend das von der UNO-Charta bestätigte Recht auf individuelle wie kollektive Verteidigung. Und wenn es rechters ist, sich zu verteidigen, muss es auch rechtmässig sein, Waffen - für die Verteidigung - im Ausland zu erwerben. Die Schweiz nimmt dieses Recht als selbstverständlich für sich in Anspruch.

Also ist schon das absolute Waffenausfuhrverbot gemäss Initiative ungerechtfertigt und schädlich. Doch damit begnügt sich die Initiative für ein Verbot der Kriegsmaterialausfuhr nicht. Sie geht viel weiter. Verlangt wird das potentielle Verbot des Exports von Gütern und Dienstleistungen, «die sowohl für militärische wie zivile Zwecke verwendet werden können ... falls der Erwerber diese für kriegstechnische Zwecke verwenden will».

Worum geht es?

Um ungezählte, vor allem hochwertige technologische Produkte unserer Industrie. Produkte der Maschinenindustrie, der Elektronik, der Feinmechanik, der Uhrenindustrie, der chemischen Industrie, die entweder zur Herstellung eines Waffensystems beitragen oder Komponenten eines Waffensystems

sein können. Der «High-tech»Export würde mit der Annahme dieser Initiative gravierend beeinträchtigt. Das verhindert das von der Initiative eingeführte Kriterium des Willens des Erwerbers nicht. Denn dieses Kriterium ist schlicht nicht anwendbar. Oder dann nur um den Preis gewaltiger bürokratischer Umtriebe.

Den extremistischen Charakter der Initiative unterstreicht eine weitere Forderung. Der Vollzug der Bestimmungen der Initiative würde einer «verwaltungsunabhängigen Kommission» übertragen, die unter anderem befugt wäre, «die Friedensverträglichkeit technologischer Entwicklungen zu bewerten!» Also müsste unsere Industrie - und nicht nur die Rüstungsindustrie - ihre Entwicklungen melden, damit die wohl parteipolitisch zusammengesetzte Kommission die Friedensverträglichkeit kontrollieren könnte. Abgesehen davon, dass der Begriff «Friedensverträglichkeit» seriös nicht definierbar ist, wäre die Kommission zwangsläufig überfordert. Und die forschende und entwickelnde Industrie würde ihre Tätigkeit einstellen oder ins Ausland abwandern.

Das also schlägt die Linke, die angibt, für den Wohlstand des Volkes und Arbeitsplätze einzutreten, dem staunenden Publikum vor: eine eigentliche Exportverhinderungs- und Arbeitsplatzvernichtungsinitiative. Der Bundesrat und der Nationalrat lehnen die Initiative klar ab. Es ist höchste Zeit, dass sich der Ständerat der Sache, die er liegen liess, annimmt und ebenfalls klar «nein» sagt. Und dann soll der Bundesrat das Volk rasch an die Urnen rufen. Höchste Landesinteressen gebieten das!



Divisionär Ferlin gratuliert René Lang zur neuen Videocassette über das Patrouille Suisse Team

Neue Videocassette über die «patrouille suisse» auf F5E

Anlässlich eines gediegenen Festaktes mit Teilnahme des PS-Teams sowie geladenen Gästen stellte unser Vereinsmitglied, René Lang den neuen Film über die Patrouille Suisse auf Tiger F-5E vor. Die Videocassette porträtiert sehr schön die Teammitglieder und zeigt einen interessanten Einblick in das Pilotenhandwerk. Die Cassette kann für Fr. 49.-- bei uns bestellt werden.

Kniefall vor den Armeegegnern

Der Bundesrat lehnt die beiden nächsten Abschaffungsversuche der Armeegegner, die Halbierungs- und Exportverhinderungs-Initiative, ab. Als Entgegenkommen soll das Kriegsmaterialgesetz verschärft werden. Drei Jahre laboriert man jedoch an dieser unnötigen Übung herum. Die Kriegsmaterialgesetzrevision ist ein Trauerspiel ohne Ende und von der Sache und von der Taktik her falsch und naiv, weil damit genau der Strategie der Armeegegner auf den Leim gekrochen wird. Dank solcher Politik der Schwäche gehen in der Schweiz heute jährlich Tausende von Arbeitsplätzen und die Glaubwürdigkeit der Regierenden verloren. Ausserdem werden die engagierten Kräfte, der Miliz, die dem Militär 1993 zu spektakulären Abstimmungserfolgen verholfen haben (F/A-18 und Waffenplätze) vor den Kopf gestossen und demotiviert. Der Kurs, den das Eidgenössische Militärdepartement EMD und der Bundesrat momentan steuern, wird früher oder später Schiffbruch erleiden.

Max Bühlmann, Gossau

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 Flugwaffe 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 Flugwaffe zur Erfüllung

ihrer Aufgabe darf aber dadurch nicht beeinträchtigt werden. Niemand kann für Lärm sein, aber im Gegensatz zum Verein "Bürger und Bürgerinnen gegen den Fluglärm" 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 freut uns sehr, wenn Sie unserem Verein beitreten und danken für Ihre Unterstützung.

Dafür brauchen wir Ihre Unterstützung!



Beitrittserklärung zum Verein Forum Flugplatz Dübendorf

Anmeldung:

Hiermit beantrage ich, dem Verein Forum Flugplatz Dübendorf beizutreten und bestätige gleichzeitig, nicht Mitglied der GSoA, des Vereins «Bürger und Bürgerinnen gegen den Fluglärm» oder einer ähnlichen, gegen unsere Luftwaffe oder Landesverteidigung gerichteten Organisation zu sein.

Bitte senden Sie uns diese Anmeldung mit gleichzeitiger Einzahlung des Mitgliederbeitrages von Fr. 25.-- auf unser Postcheck-Konto zu.

Adresse:

Name:

Vorname:

Strasse:

PLZ / Ort:

Telefon P:

Unterschrift:

Datum:

Postfach 1085, 8600 Dübendorf, Postcheck-Konto: 80-47799-0