

Ausgabe No. 39 / Juni 2009



Information

des Forums Flugplatz Dübendorf

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

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

VISIO HORRIBILIS



Stellungnahme zu den Testplanungen des Zürcher Regierungsrates

Markus Gisel, Kindhausen ZH, Vorstandsmitglied

Am 8. Juni gaben der Baudirektor des Kantons Zürich, Regierungsrat Markus Kägi, und der Vorsitzende der Expertenkommission der Testplanung, Prof. Bernd Scholl, erste Ergebnisse der Testplanung für den Flugplatz Dübendorf bekannt.

Gleichen Tags wurde in Radio und Fernsehen kurz darüber berichtet und inzwischen wurde der Blätterwald mit entsprechenden Berichten und Kommentaren gut bestückt. Es ist nicht an mir, eine Bewertung dieser Reportagen abzugeben. Zwar versuchen sich alle an die Fakten zu halten und das zu wiedergeben, was Sache ist – es gibt vorläufig nichts Neues! Es ist nach wie vor Alles offen! Doch der Nuancen gibt es viele.

Wir wissen es, der Ball liegt beim Bundesrat! Dieser, und nur der, muss entscheiden, ob er, wie von Bundesrat Ueli Maurer bereits angedeutet, den Militärflugplatz über das

Jahr 2014 hinaus für Helikopter und Flächenflugzeuge weiter betreiben will. Dafür gibt es gute Argumente und ich bin überzeugt, dass diese von den Entscheidungsträgern in Bern nicht einfach in den Wind geschlagen werden! Der Sicherheitspolitische Bericht hat mit Einfluss auf das Stationierungskonzept und dieses dürfte über die Zukunft des Flugplatzes mitentscheiden.

Wer sich trotzdem noch mit den Ergebnissen der Testplanung der Baudirektion des Kantons Zürich auseinandersetzen möchte, der findet Informationen aus erster Hand, inkl. Präsentationen, den Bericht des Begleitgremiums, sowie Audio- und Video-Aufzeichnungen der Medienkonferenz unter folgendem Link: <http://www.medien.zh.ch/internet/sk/de/mm/2009/131.html>

Was mir vor Ort und nach einer ersten Lesung des Begleitberichtes aufgefallen ist, ist der Umstand, dass offensicht-

Fortsetzung auf Seite 3

Die Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf

Korpskommandant André Blattmann, Chef der Armee

Bald sind 95 Jahre vergangen, seit Theodor Real, der erste Fliegerchef der Schweizer Armee, im Dezember 1914 mit einer handvoll Piloten und Flugzeugen in Dübendorf landete. Zu Recht wird der Flugplatz Dübendorf deshalb als Wiege der Schweizer Militäraviatik bezeichnet. Seine Bedeutung war in der Geschichte der Schweizer Luftwaffe immer gross – und ist es heute noch. Selbst habe ich in Dübendorf die Offiziersschule der damaligen Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF) absolviert; mit noch immer nachhaltig guten Erinnerungen.

So wichtig es ist, seine eigene Geschichte zu kennen und Lehren daraus zu ziehen, so wenig dürfen wir uns bei den Weichenstellungen für die Zukunft von Sentimentalitäten leiten lassen. Wenn in nächster Zeit also über die Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf nach 2014 zu entscheiden ist, dann zählen für mich in erster Linie die Fakten. Diese Fakten bestehen aus den Bedürfnissen der Armee, dem politischen Willen, respektive dem politisch Machbaren und schliesslich den Finanzen. Letztere sind es, die über Sein oder Nichtsein entscheiden.

Mit dem Übergang zur Armee XXI und den zunehmend knapper werdenden Finanz- und Personalressourcen sah sich die Luftwaffe gezwungen, den Kampfjet-Betrieb auf vier Flugplätze zu konzentrieren. Nach sorgfältiger Abwägung verschiedenster Faktoren entschied sich die Armeeführung für Payerne, Sion, Meiringen und - als Ausweichflugplatz - für Emmen. Dübendorf musste als Kampfjet-Flugplatz geopfert werden, obwohl die Infrastruktur baulich auf gutem Niveau war. Das hatte zur Folge, dass der Kampfjet-Flugbetrieb in Dübendorf mit dem Start des letzten F/A-18 Hornet am 16. Dezember 2005 offiziell eingestellt wurde. Dieser Entscheid schmerzte die Luftwaffe; er war unter den herrschenden Bedingungen aber unumgänglich.

Mit dem Start des letzten F/A-18 verschwand der Flugplatz Dübendorf allerdings keinesfalls in der militär-aviatischen Versenkung. Ganz im Gegenteil: Er beheimatet seither zahlreiche Helikopter, Leichtflugzeuge und einige Spezialflugzeuge der Luftwaffe. Zusammen generierten diese Luftfahrzeuge letztes Jahr rund 8000 Bewegungen (Start und Landung = zwei Bewegungen). Ausserdem befinden sich das Air Operations Center (die Einsatzzentrale der Luftwaffe), der Fachdienst Luftaufklärung, der Lehrverband Führungsunterstützung 30, das Fliegerärztliche Institut wie auch das Luftwaffenmuseum in Dübendorf. Insgesamt also beträchtliche Teile unserer Luftwaffe mit entsprechenden Arbeitsplätzen. Diesbezüglich von Bedeutung sind zudem die Einrichtungen von armasuisse und RUAG.

Aber auch zivile Unternehmen profitieren von der guten Lage und der Infrastruktur: So wird der Flugplatz von der REGA und der JU Air rege benutzt. Daneben beheimatet er auch die skyguide oder das Projekt des solargetriebenen Segelflugzeugs von Bertrand Piccard - besser bekannt unter dem Namen Solarimpuls. Diese Fakten lassen nur einen Schluss zu: Der Militärflugplatz Dübendorf ist für im Aviatikbereich tätige Unternehmen ein Anziehungspunkt.



Doch nun zurück zur militärischen Nutzung: Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Überlegungen zum Stationierungskonzept am 6. Dezember 2004 zog das VBS in Betracht, den Militärflugplatz Dübendorf auf Ende 2010 gänzlich zu schliessen. Optional hielt man sich die Möglichkeit offen, dies allenfalls erst 2014 zu tun. Der Bund und der Kanton Zürich einigten sich später darauf, diese Option zu nutzen und den Militärflugplatz bis 2014 zu betreiben. Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen weiter verändert, eine Neubeurteilung ist deshalb angezeigt.

Die politische Situation hat sich vor allem aufgrund der Lärmfrage in den vergangenen Jahren stark verändert. Das Stationierungskonzept ist auch deshalb auf Widerstand gestossen und wird derzeit überarbeitet. Der Bundesrat hat am 25. März zudem beschlossen, den Entscheid über den Tiger-Teilersatz (TTE) erst mit Vorliegen des neuen Sicherheitspolitischen Berichts zu fällen. Ein endgültiges Konzept zur Stationierung kann somit erst erarbeitet werden, wenn dieser Entscheid klar ist. Gemäss heutigem Stand der Dinge ist eine Rückkehr von Kampfjets nach Dübendorf aber wenig realistisch. Dies liegt zum einen an den hohen Kosten, die durch den Betrieb eines Einsatzflugplatzes verursacht werden, wie auch an den vorhandenen politischen Begebenheiten. Es ist politisch kaum durchzusetzen, in der dicht besiedelten Agglomeration von Zürich mit modernen, leistungsstarken und somit auch lauten Kampfflugzeugen regelmässige Einsätze zu fliegen.

Von einem taktischen Gesichtspunkt aus gesehen ist dies verschmerzbar: Unsere F/A-18 wie auch die drei Kandidaten für den TTE können zu jeder Uhrzeit und beinahe bei jedem Wetter starten und wieder landen. Die Einsatzflugplätze Payerne, Meiringen, Sion und Emmen reichen aus, um unsere Aufträge in der Dritten Dimension zu erfüllen. Bei den Helikoptern präsentiert sich die Situation allerdings anders: Unsere modernen Super Puma/Cougar- und EC635-Flotten verfügen zwar über eine entsprechende Ausrüstung für den Nacht- und Instrumentenflug. Ihre Anfälligkeit auf ungünstige Witterung – beispielsweise Nebel oder starker Wind – ist aber ungleich grösser.

Das Bedürfnis der Armee ist es, jederzeit und an jedem Ort in der Schweiz Lufttransporte sicher durchführen zu können – sei es für den Transport von Truppen oder subsidiär im Auftrag der Kantone und Gemeinden, beispielsweise bei Hochwasser. Deshalb operieren die Berufsmilitärpiloten des Lufttransport Geschwaders 3, das seinen WK-Standort in Alpnach hat, während der meisten Zeit des Jahres ab Dübendorf. Damit ist sichergestellt, dass auch in der Ostschweiz Lufttransport-Kapazitäten bereitstehen. Die geografische Verteilung der Lufttransport-Basen über die ganze Schweiz hat dabei nicht nur operationelle Vorteile. Sie ermöglicht auch, dass der entsprechende Fluglärm über alle Landesteile verteilt und somit in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden kann.

In den Überlegungen zur Zukunft des Standortes Dübendorf werden diese Gedanken wie auch die vorhandene Infrastruktur und die räumlichen sowie meteorologischen Begebenheiten angemessen berücksichtigt. Die Ergebnisse der Überprüfung des Stationierungskonzepts der Luftwaffe wurden den betroffenen Kantonen anlässlich einer Militär- und Zivilschutzdirektorenkonferenz (MZDK) kommuniziert.

Das Stationierungskonzept der Armee wird in jedem Fall gesamtheitlich betrachtet. Nur auf dieser Grundlage kann auch ein Entscheid für oder gegen den Betrieb des Flugplatzes Dübendorf über das Jahr 2014 hinaus getroffen werden. Als Chef der Armee werde ich mich immer für die beste Lösung zu Gunsten unserer ganzen Armee einsetzen - dafür stehe ich ein.

Fortsetzung von Seite 1 (Stellungnahme zu den Testplanungen)

lich bei den Varianten mit aviatischer Nutzung von einer rein zivilen Nutzung ausgegangen wird und deshalb die Rentabilität (zu Recht) in Frage gestellt wird. Ziel muss aber sein, und auf dieses sollte auch der Regierungsrat hinarbeiten, bestehende Arbeitsplätze zu erhalten und die Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von zusätzlichen Arbeits- und Lehrstellen innert nützlicher Frist zu schaffen!

Das heisst konkret, der Regierungsrat muss auf den Bund einwirken, den militärischen Flugbetrieb für Helikopter und Flächenflugzeuge auf dem Flugplatz Dübendorf über das Jahr 2014 hinaus aufrecht zu erhalten

und auf dem Flugplatzareal eine raumplanerische Zone für gewerbliche Bauten ausscheiden, die von der Eidgenossenschaft im Baurecht zur Verfügung gestellt wird. Damit könnte die Basis geschaffen werden am Flugplatz innert kürzester Zeit zivilaviatische Unterhalts- Entwicklungs- und Forschungsbetriebe, sowie andere aviatisch-nahe Unternehmungen anzusiedeln! Garanten für eine schnell greifende Wertschöpfung und einen kostengünstigen Betrieb des bundeseigenen Flugplatzes!

Details zu den Testplanungen

Peter Bosshard, Präsident

(Umfassender Detailbericht ist auf www.forum-flugplatz.ch einsehbar)

Aus heutiger Sicht basieren die Testplanungen des Regierungsrates auf überholten Annahmen. Bereits im ersten Satz der Einleitung wird die «schiefe Ausgangslage» definiert worin es heisst: «Das Flugplatzareal Dübendorf wird voraussichtlich bis 2010/14 mehrheitlich freigestellt und kann einer neuen Nutzung zugeführt werden». Was dann folgt, sind mehr oder weniger logische Folgerungen die leider auch nicht korrigiert wurden, nachdem am 9. Oktober 08 (Landbote 27.12.08) die schriftliche Nachricht vom VBS beim Regierungsrat eintraf, das Stationierungskonzept werde derzeit überprüft und der Abzug der Luftwaffe sei noch ungewiss und offen. Dieser entscheidende Input hätte aus unserer Sicht unbedingt in die Testplanungen einfließen müssen. Zumindest hätte der Stadtpräsident von Dübendorf, der in der Projektaufsicht Einsitz hatte und darüber bestens informiert war, auf diese wichtige Schlüsselinformation hinweisen müssen.

Keine Mischnutzung berücksichtigt

Die Projektgruppen, die für Ihre Arbeiten je 100'000 Franken erhielten, hatten also für die Ausarbeitung von Varianten nur die Wahl zwischen einer zivilaviatischen und einer nicht aviatischen Nutzung. Somit wurde in den aviatischen Nutzungsvarianten zu Recht auf die ungenügende Rentabilität hingewiesen. Nur das Team Feddersen Klostermann kam in einer Erwähnung zur folgerichtigen Erkenntnis: «Ein betriebswirtschaftlich taugliches Flugplatznutzungskonzept bedingt entweder einen gut ausgelasteten Flugbetrieb oder eine vom Flugbetrieb unabhängige Finanzierung der Infrastruktur - beispielsweise bei gleichzeitigem Betrieb als Militärflugplatz und damit massgeblicher Deckung der Erstellungs- und Unterhaltskosten durch das Militär».

Es wäre zu erwarten gewesen, dass die Baudirektion in Absprache mit der Volkswirtschafts- und Sicherheitsdirektion des Regierungsrates eine derartige Nutzungsmöglichkeit in Betracht gezogen hätte - zumindest nach der Botschaft aus dem VBS, auf die wir übrigens mehrfach hingewiesen haben.

tion des Regierungsrates eine derartige Nutzungsmöglichkeit in Betracht gezogen hätte - zumindest nach der Botschaft aus dem VBS, auf die wir übrigens mehrfach hingewiesen haben.

Positive Konklusion

*Das **komplette Fehlen von Fachleuten** aus der Aviatikszene in allen Begleitgremien und Fachdelegationen ist ein unverzeihlicher Mangel, der bei gewissen Konzepten sichtbar wird. Es hätten damit Fehlüberlegungen gleich an der «Quelle» eliminiert werden können. Trotzdem ist die positive wie einfache Konklusion von grosser Bedeutung, dass schlussendlich der Bund als Besitzer des Geländes über die Zukunft des Flugplatzes zu entscheiden hat. Der Sicherheitspolitische Bericht wird Auswirkungen auf das Stationierungskonzept haben welches schlussendlich entscheidet, ob die militäraviatische Geschichte der «Wiege der Schweizerischen Luftfahrt» nach 2014 fortgeschrieben oder abgeschlossen wird.*

Empfehlung

*Wenn im Begleitbericht explizit aufgeführt wird: «Unter Führung des Kantons Zürich und in Zusammenarbeit mit dem Bund, der Region Glattal sowie den betroffenen Gemeinden sollte eine vorurteilslose Auslegeordnung bezüglich möglicher künftiger Nutzungen des Flugplatzareals vorgenommen werden», müsste unter den aktuellen Gegebenheiten zumindest die Variante **einer militärischen und zivilen Mischnutzung** vertieft geprüft werden. Wir kennen ähnliche Nutzungen bereits in Sion, Emmen, Locarno und Payerne.*

Die Absichten von Unique Zurich?

In den Medien hat sich am Rande Unique ebenfalls zur präsentierten Testplanung geäußert. Dabei wurde der

Fortsetzung auf Seite 5

Flugplatz Dübendorf – quo vadis?

Thomas Hurter, Nationalrat, SVP, Präsident der Subkommission des Tiger Teilersatzes

Im Frühling 2008 wurde die Volksinitiative „Gegen Kampfjetlärm in Tourismusgebieten“ erfolgreich abgelehnt. Dabei ist aber auch klar zum Ausdruck gebracht worden, dass die Fluglärmdiskussion verstärkt in der Bevölkerung präsent ist. Gerade die Gebiete um Meiringen und Sion haben sich über die erhöhte Fluglärmbelastung beklagt.

Der Bundesrat hat im Rahmen der Abstimmungsdiskussion eine vertiefte Analyse versprochen. Die zunehmend ablehnende Haltung der Bevölkerung ist durch das neue Stationierungskonzept der Luftwaffe entstanden. Ein Vergleich mit ausländischen Luftwaffen zeigt, dass das bestehende Konzept mit drei Hauptflugplätzen (Payerne, Meiringen und Sion) sowie einem Ausweichflugplatz (Emmen) an sich durchaus sinnvoll ist. Als Basis für diesen Entscheidungsspielraum vor allem Überlegungen wie maximale Konzentration der Mittel und Ressourcen, möglichst identische Standorte in allen Lagen, Berücksichtigung der maximalen Bewegungszahlen sowie maximal mögliche Einsparungen eine Rolle. Trotzdem bin ich aber der Meinung, dass gerade im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Tiger Teilersatz dieses Konzept noch einmal überarbeitet werden muss.

Vorstösse im Parlament

Im Parlament wurden dazu bereits verschiedene Vorstösse eingereicht, wie zum Beispiel die überwiesene Motion Amstutz (Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der Luftwaffe) sowie die mit einer Stimme nicht überwiesene Motion Hurter (Neues Standortkonzept für die Luftwaffe). Beide Motionäre verlangen eine Überarbeitung des Stationierungskonzeptes. Klar zum Ausdruck kam die zurückhaltende und teilweise auch ablehnende Haltung der FDP in dieser Frage. Dies ist insofern nicht erstaunlich, da bekannterweise NR Noser (FDP/ZH) seinen Innovationspark auf dem Flugplatz Dübendorf durchbringen möchte. Ein solcher Park wäre aber ein Schildbürgerstreich par excellence, müsste doch der Flugplatz Dübendorf mit seinem geographisch einmalig gelegenen Gelände, seiner strategisch günstigen Lage in der Nordschweiz sowie seiner vorhandenen Infrastruktur dafür geopfert werden. Es gibt genügend andere Standortmöglichkeiten, ganz abgesehen davon, dass sich angesichts des bereits vorhandenen Angebots an Innovationsparks und der jetzigen Wirtschaftslage die Frage nach dem Bedarf aufdrängt. Den Flugplatz Dübendorf als aviatisches Zentrum weiterhin zu nutzen wäre für die Region und die Nordschweiz viel erfolgversprechender. Die Luftwaffe hat seit 1995 zwölf Militärflugplätze aufgegeben! Zusätzlich wurde auch der Jetflugbetrieb auf dem Flughafen Dübendorf eingestellt. Dies erachte ich aus sicherheitspolitischer Sicht als einen übereilt gefällten Entscheid, zumal Dübendorf der einzige Militärflugplatz in der Ostschweiz ist. Hier herrschen gerade im Winter andere Wetterbedingungen als auf den zwei im Berggebiet gelegenen Flugplätzen (Meiringen/Sion). Vor Jahren musste zum Beispiel die Luftwaffe auf-



grund der Wetterlage in den Berggebieten kurzfristig ihren Flugbetrieb von Meiringen nach Payerne dislozieren, um den Einsatz rund um das WEF in Davos zu garantieren. Dübendorf weist auch den Vorteil auf, dass die vorhandene Pistenlänge genügend lang ist. Zeitweilig bestanden sogar Bestrebungen, den Betrieb mit Leichtflugzeugen und Helikoptern in Dübendorf einzustellen. Dies konnte glücklicherweise verhindert werden. Ein einmal reduzierter oder sogar geschlossener Flugplatz kann praktisch nicht mehr zum „Leben“ erweckt werden.

Es ist nun dringend notwendig, dass ein neues Stationierungskonzept für die Luftwaffe ausgearbeitet wird. Mit vier Flugplätzen als Hauptflugplätze (Payerne, Meiringen, Sion und eventuell Emmen) sowie Dübendorf als Ausweichflugplatz könnte man eine bessere Lärmverteilung erreichen. Genau dies habe ich in meiner Motion auch gefordert. Das leider negativ ausgefallene Zufallsresultat (91 zu 90!) zeigt aber ganz deutlich, dass auch das Parlament hier Handlungsbedarf erkannt hat. Ich bin sogar überzeugt, dass mit einem überarbeiteten Stationierungskonzept eine grössere Akzeptanz in der Bevölkerung für einen Teilersatz des Tiger Kampfflugzeuges erreicht werden könnte. Zusätzlich bestände die Möglichkeit, in unmittelbarer Nähe zu Zürich ein Kompetenzzentrum, für Aviatik auf dem Flugplatz Dübendorf aufzubauen.

Erste Schritte wurden bereits gemacht. So wird zum Beispiel die gesamte Flugsicherung des Flughafens Zürich von Dübendorf aus abgewickelt. Zusätzlich bestehen weiterhin genügend Landreserven, so dass neben einem reduzierten Flugbetrieb auch weitere Gebäude für aviatische Belange oder für die Förderung der Aviatikberufe erstellt werden könnten. Der Flugplatz Dübendorf bietet eine einmalige Gelegenheit, zu einem der wichtigsten aviatischen Standorte der Schweiz zu werden.

Fazit

Im Zusammenhang mit dem Teilersatz des Tigers ist es wichtig, dass das Standortkonzept der Luftwaffe überarbeitet wird. Zu Beginn des Jahres 2010 wird der Typenentscheid fallen und spätestens in der zweiten Jahreshälfte 2010 möchte die Bevölkerung Klarheit, wo die Flugzeuge der Luftwaffe starten und landen. Neben den wirtschaftlichen Überlegungen ist es ebenso wichtig, dass der Goodwill der Bevölkerung nicht überstrapaziert wird. Der Flugplatz Dübendorf muss als Flugplatz für die Leichtflugzeuge der Luftwaffe auch nach 2014 beibehalten werden. Es ist von enormer Bedeutung, dass auf dem Flugplatz nicht kurzfristig Entscheide gefällt werden, die später einmal bereut werden. Dübendorf ist auch als Ausweichflugplatz für Kampfflugzeuge in Betracht zu ziehen. Daneben sollte ein Konzept entwickelt werden, wie auf dem Flugplatz zusätzlich ein aviatisches Kompetenzzentrum entstehen könnte. Damit besteht die einmalige Chance, dass die einzigartige Landreserve in Dübendorf optimal, nachhaltig und prosperierend genutzt werden kann.

Focus auf die Sportaviatik und das Instrumentenlandesystem (ILS) gerichtet. Die Gründe sind einfach. Unique möchte die Kategorie «General Aviation», soweit es die Kleinaviatik betrifft die nach Sichtflugregeln fliegt, gerne auslagern und die «Business Aviation», die nach Instrumentenflugregeln operiert aus wirtschaftlichen Gründen in Zürich behalten.

Dass sich die ILS von Kloten und Dübendorf in die Quere kommen, ist eine Frage des Koordinationswillens oder wer (dem anderen) die «Priorität» diktieren will. Ein Flugzeugstart auf Piste 16 in Kloten musste seit je mit dem Start auf Piste 29 von Dübendorf koordiniert werden. Die Südanflüge auf Piste 34 finden zu Randzeiten statt, wo kein Militärverkehr in Dübendorf abgewickelt wird. Zudem findet sogar die REGA mit ihren Helikoptern zwischen den Anflügen den Weg zum Kinderspital. Das dürfte auch mit einem zivil-/militärischen Betrieb zu den bisherigen Betriebszeiten nicht anders sein. Den «Koordinationsunwilligen» ist sonst ein Blick in den Grossraum London (Google Earth) wärmstens zu empfehlen, in dem zahlreiche Flugplätze quasi nebeneinander betrieben werden. Im «Kampf» um Lufträume stellt also Dübendorf immer noch ein gewisses Bollwerk gegenüber extensiven Absichten von Zürich-Kloten dar. Diese Tatsache sollte hiesige Politiker, die sich allzu stark gegen den Flugplatz Dübendorf ins Zeug werfen, zum Nachdenken anregen. Eine Auslagerung der Kleinaviatik nach Dübendorf ist politisch weder machbar noch stehen die ökologischen Auswirkungen in einem ausgewogenem Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen.

Was ist anzustreben?

In erster Linie der Erhalt der bestehenden und wertvollen aviatischen Infrastruktur für die Luftwaffe, die ihren verfassungsmässigen Auftrag zu erfüllen hat. Dies mit Helikoptern und Prop-Flächenflugzeugen als auch im Bedarfsfall mit Kampfflugzeugen.

Als zusätzlicher Kostenträger ist die Ansiedlung von aviaticnahen Unternehmen (Aviatic-Cluster von Unterhaltsbetrieben, Flugzeugbau, Hydraulik, Fluid Control, Pneumatik, Elektronik, Präzisionsmechanik, Softwareentwicklung etc.) nötig, die Hunderte von High-Tech-Arbeitsplätzen generieren und jungen Menschen mittels Lehrlingswerkstätten zu aussichtsreichen beruflichen Perspektiven verhelfen. Es geht hierbei ausschliesslich um Betriebe, die innerhalb bekannten Flugbetriebszeiten operieren und nicht um die Errichtung eines Terminals für Passagierverkehr.

Wichtig ist die baldige Fixierung eines Zeithorizontes z.B. für mind. 10 Jahre ab dem Jahr 2014 um der Wirtschaft die notwendige Planungssicherheit garantieren zu können.

Eines ist sicher, keine andere Nutzung würde in derart kurzer Zeit eine schnellere und effizientere Wertschöpfung für die Anrainergemeinden generieren.

Der Ausbau von Bestehendem und Bewährtem kommt vor dessen Zerstörung!

Interessensgemeinschaft Flugplatz Dübendorf

Sinnvoll ist der Zusammenschluss aller interessierten Unternehmen in eine Interessensgemeinschaft Flugplatz Dübendorf als Verein nach den Bestimmungen des Schweizerischen Zivilgesetzbuches mit dem grundsätzlichen Zweck, das am Flugplatz induzierte Angebot an zivilen Arbeitsplätzen zu erhalten und weiter zu fördern.



Der Flugplatz Dübendorf muss über 2014 als Flugplatz erhalten bleiben

Dr. Mathias Völker
Präsident AVIA Sektion Zürich

Die AVIA Sektion Zürich ist im Einklang mit der Zentral-AVIA davon überzeugt, dass der Flugplatz Dübendorf auch über das Jahr 2014 hinweg als militärisch genutzter Flugplatz zur Verfügung stehen muss. Aufgrund der politischen Lage hat die AVIA ein gewisses Verständnis dafür, dass hinsichtlich der «Luftwaffe der Zukunft» der Sicherheitspolitische Bericht abgewartet wird und danach über den Tiger-Teilersatz befunden wird. Ungeachtet davon aber ist der Flugplatz Dübendorf auf jeden Fall über das Jahr 2014 hinweg als solcher beizubehalten. In welcher Form er genutzt werden soll und kann, ist dabei unerheblich. Die wirtschaftliche, politische und sicherheitspolitische Entwicklung in der Welt, Europa und auch der Schweiz hat sich in den letzten Jahren in eine Richtung bewegt, die niemand vorhersehen konnte. In der Vergangenheit wurden zu leichtfertig Flugplätze geschlossen. Es wäre deshalb unverantwortbar, den Flugplatz Dübendorf nicht über das Jahr 2014 hinweg militärisch zu nutzen.

Wir hoffen deshalb, dass sich die Politik rasch möglichst klar und deutlich für den Erhalt des Flugplatzes Dübendorf über das Jahr 2014 hinweg äussern wird.

Option Kampfflugzeuge aufgeben?

Eine Option ohne zwingenden Grund und ohne Gegenleistung aufzugeben, ist in Anbetracht zahlreicher Unwägbarkeiten wenig sinnvoll. Mit der Absicht, Kampfflugzeuge unwiderbringlich von Dübendorf zu verbannen verzichtet die Luftwaffe ohne Not auf eine Option. An der Entfernung der Kabelfanganlage haftet der «Geruch» des Unumkehrbaren und der Stützpunkt verliert auch noch den Status eines «Ausweichflugplatzes». Ich zweifle mit Fug an der Richtigkeit dieses Entscheides, der in Zukunft noch für Gesprächsstoff sorgen wird.

Flugplatz Dübendorf

2024

Flugplatz Dübendorf

Die Schweiz braucht neue Kampfflugzeuge, unabhängig des Sicherheitspolitischen Berichts. Der zu beschaffende Flugzeugtyp hat wenig Auswirkungen auf das Stationierungskonzept. Es besteht kein Grund, den politischen Entscheid zu Gunsten des Dübendorfer Flugplatzes jetzt publizistisch hinauszuschieben wenn Armeeführung und Luftwaffe über die Wichtigkeit des Flugplatzes keine Zweifel offen lassen.

Potentielle aviaticnahe Unternehmen brauchen für Investitionen Planungssicherheit mit einem verbindlichen Zeithorizont von mind. 10 Jahren ab 2014. Peter Bosshard

Zuschrift

Es erreichen uns immer wieder interessante und aufmunternde Zuschriften von ausserhalb unseres Mitgliederkreises. Willi Hofmann aus Hinwil schrieb uns Anfang Juni:

Der Flugplatz Dübendorf muss als Wiege der schweizerischen Luftfahrt unbedingt erhalten werden!

Die ersten Fluggpioniere in der Schweiz, der erste schweizer Grossflughafen, die Hauptbasis der Luftwaffe, die vielen Grossflugtage mit intern. Beteiligung und nun die Beherbergung des Fliegermuseums sind wohl Grund genug, der schweizerischen Aviatik mit Respekt und Anerkennung zu begegnen. Die unzähligen Erinnerungen der Bevölkerung an die Flugzeuge, die Bomberlandungen und die Flugmeetings und auch die der Zaungäste an normalen Werktagen haben in der Bevölkerung einen viel grösseren Rückhalt als von linken Kreisen abschätzig eingeworfen wird. Mind. ein Teil des Fluggeländes muss für die Fliegerei erhalten werden. Ich stelle mir auch vor, einen privaten Verein mit fliegerischen Aktivitäten zu gründen

oder zu erweitern, ähnlich den Dampfbahnvereinen, den Dampfschiffahrtsvereinen, Furkabahn, Hunterverein, Museum Altenrhein etc. Es ist nun allerhöchste Zeit, auch diesen Aspekt bei der Regierung und beim Bundesrat U. Maurer einzubringen. Leider habe ich in den Medien bis heute nichts entsprechendes vernommen. Auch die Rückkehr der Kampffjets, ev. nur zur Entlastung von Meiringen in der Touristiksaison muss unbedingt weiterverfolgt werden. Es ist sicher viel kostenintensiver, die Flüge während Wochen ab ausländischen Basen durchzuführen und das Bereitschaftspersonal wie die Piloten fern der Familien logistisch zu bedienen.

Ich bitte Sie, sehr geehrte Herren des Forums, auch diese Argumente im Erhaltungskampf vorzubringen.

Forum Flugplatz Dübendorf

Postfach 1085, CH- 8600 Dübendorf 1
www.forum-flugplatz.ch / info@forum-flugplatz.ch

Vorstand:

Peter Bosshard, Präsident, Robert Steiner, Vizepräsident
Jacqueline Hofer, Mike Chatton, Markus Gisel, Frank Stoller

Mögliche Mischnutzungs-Struktur

Armee

**Aviatisches
Kompetenzzentrum**

armasuisse

skyguide

Luftwaffe

Air Operation Center (AOC)

Lufttransportdienst des Bundes (LTDB)
Helikopter + Flächenflugzeuge

Lufttransport (LT)
Cougar / Superpuma / Alouette

Lehrverband Führungsunterstützung 30
(LVb FU 30)

Lehrverband Flieger 31
(LVb FI 31)

Fachstab FAI
(Fliegerärztliches Institut)

RUAG

LBA
(Logistikbasis der Armee)

IG Flugplatz

Aviatiknahe Betriebe
Bestehend
Neue Unternehmen

Rettungsflugwacht (REGA)

AFC / Fliegermuseum / JU-52

Solarimpuls (temporär)

Max Bucher Aerolite AG

Flugzeugunterhalt

+ Lehlingswerkstatt

Flugzeugwartung

+ Lehlingswerkstatt

Flugzeugbau / Zellen+Motor

+ Lehlingswerkstatt

Pneumatik + Elektronik

+ Lehlingswerkstatt

Präzisionsmechanik

+ Lehlingswerkstatt

Hydraulik + Fluid-Control

+ Lehlingswerkstatt

Informatik / Software

+ Lehlingswerkstatt



Morgendlicher Streifzug durch Dübendorf

Markus Gisel, Kindhausen ZH, Vorstandsmitglied

Etwas zu früh zum Besuch des Trainings des schon fast legendären PC-7 Teams beim Hauptportal des Flugplatzes Dübendorf angekommen, benutzte ich die Gelegenheit gemächlichen Schrittes die Gegend südlich des Flugplatzes zu durchstreifen. Dabei stach mir sofort ins Auge, wie verbunden diese Stadt einmal mit der hier heimischen Fliegerei gewesen sein musste.

Neuzuzüger wundern sich vielleicht, weshalb hier viele Strassen nach Pionieren der Luftfahrt, nach Militärpiloten, oder andern Grössen der schweizer Luftfahrt benannt sind. Da gibt es z.B. die «Arnold Isler-Strasse», benannt nach Arnold Isler, Kommandant der Fliegertruppe von 1918 – 1919 und Förderer des schweizerischen Luftverkehrs. Die «Hallenstrasse», höchstwahrscheinlich in Anlehnung an die diversen Flugzeughallen auf dem Areal. Dann ist da die «Oskar Bider-Strasse», benannt nach Oberleutnant Oskar Bider, Fluggpionier und erster Chefpilot und Fluglehrer der schweizerischen Fliegerabteilung von 1915 bis 1919. Weiter findet sich hier die «Immenhauserstrasse», benannt nach Oberst i Gst Gottfried Immenhauser, Chef Militärflugwesen 1921 – 1930. Und als letztes Beispiel in dieser Aufzählung, der «Rechweg», benannt nach Ernst Rech, Fluggpionier und Flugzeugkonstrukteur von 1909 – 1913.

Natürlich ist hier ja noch der Flugplatz, auf dem (aber nicht *um den*) es relativ still geworden ist. Ein weiterer Zeitzeuge, bzw. so quasi das Corpus Delicti. Er ist es, den frühere Generationen so zu schätzen wussten, dass ganze Strassen nach Personen die mit ihm zu tun hatten benannt wurden. Der Flugplatz, von vielen auch liebevoll als «die Wiege der Schweizer Luftfahrt» bezeichnet, hat Dübendorf, seinen Nachbargemeinden und der ganzen Region seit seiner Entstehung im Jahre 1910 stetigen wirtschaftlichen Aufschwung gebracht!

Vor dem Bau des Interkontinentalen Flughafens Zürich Kloten, diente der Flugplatz Dübendorf der «Swissair», der damaligen Nationalen Fluggesellschaft die nach ihrem Grounding 2001 in der «Swiss» aufgegangen ist, seit ihrer Gründung bis 1948 als Heimatflughafen. Er war für die Schweizer «das Tor zur grossen weiten Welt». Nach dem Umzug der Swissair nach Zürich Kloten wurde der Flugplatz zum reinen Militärflugplatz, bis 1983 die JU-Air mit ihren historischen Junkers JU-52 den Rundflugbetrieb aufnahm und die Rega, die Schweizerische Rettungsflugwacht, im Jahre 2003 eine Basis installiert hat.

Seit Hauptmann Theodor Real 1914 mit seiner «Fliegertruppe», Piloten, welche zum Teil ihre privaten «Flugmaschinen» mitbrachten, auf dem Flugplatz Einzug hielt, hat sich viel verändert. Zwei grausame Weltkriege, von welchen die Schweiz zum Glück weitgehend verschont blieb, haben dazu beigetragen, dass Rüstungsgüter, zu welchen mittlerweile auch Flugzeuge gehörten, stetig und konsequent weiterentwickelt wurden. Aus den zerbrechlichen «Kisten» der Anfänge wurden schnittige, hochmotorisierte und wendige «Jäger». Den «Häfelis», «Dewoitines» und «Fokkers» folgten die «Moranes», Messerschmitts» und «Mustangs». Mit den «Vampires» und etwas später den «Venomes» folgten die ersten Jagdflugzeuge mit Düsenantrieb (Jets). Die «Hawker Hunter», welche beim Publikum durch ihren Einsatz bei der «Patrouille Suisse» hohe Popularität genossen, bestachen durch ihre Eleganz. Die Anschaffung der «Mirage IIS» und «Mirage III RS» war mit einem Skandal verbunden. Später stellte sich dann aber heraus, dass die Schweiz für den von manchen als zu teuer erachteten Preis ein hervorragendes Flugzeug gekauft hatte.

Parallel dazu wurde natürlich auch die Infrastruktur des Flugplatzes immer weiterentwickelt und ausgebaut. Im Laufe der Zeit wurde das Pistensystem zeitgemässen Ansprüchen angepasst und ein hochwertiges Instrumentenlandesystem (ILS) installiert, welches erlaubt, den Flugplatz auch bei schlechtem Wetter anzufliegen.

Seit seiner Gründung im Jahre 1941 war das Ueberwachungsgeschwader (UeG) bis zu seiner Auflösung am 31. Dezember 2005 in Dübendorf im ehemaligen «Swissair-Terminal» stationiert. Am 16. Dezember 2005 verliessen die letzten Kampffjets die Luftwaffenbasis Dübendorf.

Viele Alteingesessene haben die blühenden Zeiten des Flugplatzes noch selbst miterlebt und erinnern sich gerne deren positiven Auswirkungen, auch wenn man dafür einiges an Immissionen in Kauf nehmen musste. Heute, kurz vor seinem 100. Geburtstag, bzw. seit Bekanntgabe, dass der Flugplatz vom Militär allenfalls nach 2014 nicht mehr gebraucht würde, wird über die Zukunft des Flugplatzes wild spekuliert. Ja es bestehen sogar mehr oder weniger konkrete Pläne darauf eine gigantische Ueberbauung zu erstellen. Dies obwohl die Absichtserklärungen des VBS inzwischen relativiert wurden und Bundesrat Ueli Maurer kürzlich bekannt gab, dass geprüft werde ob der Flugplatz über das Jahr 2014 hinaus als Basis für Helikopter und Flächenflugzeuge betrieben werden soll. Diese Lösung würde sich geradezu anbieten, gibt es doch genügend potente zivil-aviatische Unternehmen und aviatiknahe Betriebe, welche gerne bereit wären einen Kostenbeitrag zu leisten, wenn sie im Gegenzug ihre Betriebe, oder Teile davon, auf dem Flugplatz Dübendorf ansiedeln könnten.

Nun, ich bin während meines Streifzuges ein bisschen ins Träumen gekommen. Trotzdem war ich rechtzeitig zurück um das Training des PC-7 Teams aus nächster Nähe verfolgen zu können. In diesem Zusammenhang von einer «Show» zu sprechen scheint mir zu abgeschmackt. Es war eine grandiose Demonstration von hervorragendem fliegerischem Können und perfekt gelerntem Handwerk der Piloten, welche sonst in ihrem beruflichen Alltag Kampffjets vom Typ FA-18 fliegen!

Die Odyssee des Stadtpräsidenten von Dübendorf

Im 8. Jahrhundert v. Chr. niedergeschrieben, gehört die Odyssee zu den ältesten und einflussreichsten Werken der abendländischen Literatur. Sie schildert die Abenteuer des Königs Odysseus von Ithaka und seiner Gefährten auf der Heimkehr aus dem Trojanischen Krieg. In vielen Sprachen ist der Begriff «Odyssee» zu einem Synonym für lange Irrfahrten geworden. Aber man braucht keineswegs einen Abstecher in die griechische Mythologie zu machen, nachhaltige Irrfahrten finden tatsächlich auch in nächster Umgebung statt. Gemeint sind an dieser Stelle nicht einmal die zahlreichen Umorientierungen an der politischen Front (SVP, parteilos, Demokratische Partei Dübendorf und neuerdings BDP) sondern vielmehr der eklatante Meinungswechsel vom ursprünglichen Flugplatzverfechter zum regelrechten Gegner. Vor den Wahlen ist nicht nach den Wahlen, mag sich der Dübendorfer Stadtpräsident gedacht haben. Peinlich nur, dass dieser Kontrast - seine Aussagen von damals (April 2007) und seine Statements von heute - auf seiner offensichtlich vergessenen Homepage geradezu vielsagend ins Auge stechen. Rund eineinhalb Jahre danach, am 18. Dezember 2007 verlangte er vom Bundesrat die Schliessung des Flugplatzes nach 2014 obwohl sich die Fakten, wie in der Spalte nebenan erwähnt, mitnichten geändert haben. Peinlich auch vor dem Hintergrund, als sich das VBS und die Luftwaffe zwischenzeitlich dezidiert für den Erhalt des Flugplatzes und der wertvollen Infrastruktur aussprechen. Zusätzlich peinlich, weil aviatische Nutzungsvarianten von ihm selbst erwähnt werden, von denen er heute nichts mehr wissen will.

Originaltext aus der aktuellen Homepage von Stadtpräsident Lothar Ziörjen

Die Erhaltung des Militärflugplatzes ist für mich ein wichtiges Ziel. Dies versteht vielleicht nicht jeder, den immerhin müssen mit dem Flugbetrieb auch die damit verbundenen Immissionen akzeptiert werden. Warum also meine positive Haltung/Unterstützung zum Erhalt des Militärflugplatzes? Man darf nicht ausser Acht lassen, dass wir nicht auf einen gesicherten Frieden zählen können, denn immer wieder finden in nächster Nähe Bedrohungen oder kriegerische Ereignisse statt. Zudem müssen wir inmitten von Europa solidarisch unseren Beitrag zur Friedenssicherung leisten.

Damit wir also in kontrollierter Sicherheit leben können, benötigen wir für unsere Luftwaffe die passende Infrastruktur am richtigen Ort. Das von der Armeespitze ausgearbeitete Stationierungskonzept mit Flugplätzen in Sion, Payerne und Meiringen sowie dem Ausweichflugplatz Emmen kann die Anforderungen an die geforderte Sicherheit nicht erfüllen.

Bereits bei den ersten kleinen «Nagelproben» (Weltwirtschaftsforum Davos + Unwetterschäden beim Flugplatz Meiringen) hat sich gezeigt, wie verwundbar wir sind und dass der Flugplatz Dübendorf nötig wurde. Daraus folgt, dass der Flugplatz Dübendorf weiterhin als alternativer Standort zur Verfügung stehen muss und somit nicht geschlossen werden kann.



Effektvoller kann man in der Tat seinen eigenen Statements nicht widersprechen.

Der Forumvorstand harrt nun gespannt den Reaktionen, die da auf www.stadtpraesident.ch geschehen werden und vor allem, wie lange seine Widersprüche zum Militärflugplatz noch im elektronischen Netz verbleiben werden. «Argus» wird im nächsten Forum Info wieder darüber berichten. Peter Bosshard

Die Schliessung des Flugplatz Dübendorf zugunsten eines «Beitrag zur Verbesserung der Luftraumstruktur im Nahbereich des Flughafens Zürich-Kloten», wie es Bundesrat Samuel Schmid jüngst aussagte, muss auch im Zusammenhang mit den Südanflügen und dem geplanten Wide Left Turn abgelehnt werden.

Im Interesse aller soll der Flugplatz Dübendorf weiter genutzt werden können. In diesem Sinne habe ich bereits im Februar 2002 in der Wahlempfehlung des Forum Flugplatz Dübendorf geschrieben, dass wir in der aktuellen Diskussion um die zukünftige Nutzung der sich abzeichnenden Strukturänderung gefordert sind, unserer aktiven und weitsichtigen Beitrag zu leisten. Das heisst, dass verschiedene Nutzungen nebeneinander denkbar sind. Eine minimale Geschäftsfliegerei für auf dem Flugplatzareal angesiedelte Unternehmen, wie wir es von der Ju-Air her kennen, kann diskutiert werden. Ich bin gewillt, bei den anstehenden Problemösungen meinen Beitrag zu leisten.

Beitrittserklärung

Hiermit beantrage ich, dem Verein Forum Flugplatz Dübendorf beizutreten mit gleichzeitiger Einzahlung des Mitglieder-Jahresbeitrages von Fr. 25.– auf unser Postkonto 80-47799-0.

Adresse:

Name: Vorname:
 Strasse: PLZ / Ort:
 Telefon P: Telefon G:
 Unterschrift: Datum: Mail: