

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 84 (2009)
Heft: 3

Artikel: Dübendorf muss als Standort der Luftwaffe erhalten bleiben
Autor: Hüssy, John
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715130>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dübendorf muss als Standort der Luftwaffe erhalten bleiben

Während Jahrzehnten war Dübendorf einer der drei wichtigsten Flugplätze der schweizerischen Luftwaffe. Neben Emmen und Payerne war Dübendorf der Hauptstandort des Überwachungsgeschwaders mit allen Bereichen wie Luftaufklärungsdienst, Lufttransportdienst, als auch der Ressorts Erdkampf und Luftkampf.

OBERST JOHN HÜSSY, OBEREMBRACH

An die 16 000 Bewegungen wurden über das Pistensystem abgewickelt, wobei die Luftwaffe damals noch über eine Flotte von 400 Kampfflugzeugen verfügte.

Ende 2005 verliessen die letzten Kampffjets F/A 18 der Fliegerstaffel 11 des UeG (heute Berufsfliegerkorps) ihren Heimatstützpunkt Dübendorf um nach Meiringen überzusiedeln. Mit dem gleichzeitig neu eingeführten Standort-Konzept der Luftwaffe begann für den bedeutungsvollen Stützpunkt in der Nord-Ostschweiz, ein für strategisch langfristig denkende Vertreter der Luftwaffe ein unverständlicher Rück- und Abbauprozess immensen Ausmasses.

Grosser Aufwand

Mit grossem finanziellen Aufwand hatte man kurz zuvor noch bedeutende Investitionen, Renovationen und Installationen getätigt, die unter dem Primat der Politik als sogenannte Sparmassnahmen wieder geopfert wurden. Effizienter lässt sich gut investiertes Volksvermögen nur noch in der Finanzwelt vernichten. Sogar das wertvollste Kapital, nämlich das jahrzehntelange gute Einvernehmen zwischen Bevölkerung, Behörden und Flugplatz wurde mit dieser beispielsweise Fehlplanung faktisch zerstört.

Der bedeutendste und wettersichere Einsatz- und Ausweichflugplatz wurde, entgegen den lautstarken Warnungen der Kritiker, der operationellen Bedeutungslosigkeit zugeführt. Heute sind der Lufttransportdienst, der Flugdienst mit Leichtflugzeugen, das Solarimpulse-Projekt, der Flugdienst der Landestopographie und der REGA quasi noch die letzten Mohikaner auf dem einst stolzen Stützpunkt der Luftwaffe.

Lärm in den Alpen

Doch die schlimmsten Befürchtungen der Kritiker wurden in der Zwischenzeit so-



Der Flugplatz Dübendorf: Gut erkennbar das ausgedehnte Gelände mit der Stadt.



Das Kunstflugteam mit den Pilatus PC-7: Eine Visitenkarte der Schweizer Armee.



Der Falcon 50, die komfortable, elegante Maschine für den Lufttransport.

gar übertroffen. Die Konzentration des Fluglärms auf nur noch drei Flugplätze, zum Teil in engen Gebirgstälern, beeinträchtigt die Lebensqualität der dort ansässigen Bevölkerung in hohem Masse.

Die Bevölkerung in den touristischen Gebieten unseres Landes beklagt sich über die hohen Belastungen, speziell in den Sommermonaten während den Ferien. Ausweichvarianten und andere Entlastungen waren nicht eingeplant. Insbesondere ging es auch um die Möglichkeit, die anfallenden Flugbewegungen der Lufttransportverbände und Leichtflugzeuge besser und effizienter zu verteilen.

Gelüste aller Art

Von industrieller Seite, teilweise mit absoluten Partikularinteressen, werden beinahe täglich neue Begehrligkeiten lautstark angemeldet. Das 2,6 km² grosse Gelände, vollerschlossen, an regional optimaler Lage, weckt Gelüste aller Art. Über technologische Innovationparksanlagen, Siedlungsüberbauungen bis hin zur energie-autarken Grossraumsiedlung werden alle Facetten angesprochen.

Dabei werden immer wieder die entscheidenden Fakten schlichtwegs unterdrückt oder bewusst ausgeblendet. Tatsache ist: Das Flugplatzgelände ist Eigentum der Eidgenossenschaft. Die gesamte Logis-



Nachtbetrieb auf dem Flugplatz Dübendorf: Ein Super-Puma-Helikopter. Gesichert ist der Helikopter-Betrieb in Dübendorf bis zum Jahr 2014.

tik, Gebäude und logistische Einrichtungen werden durch die Armasuisse verwaltet und die Luftwaffe ist die operationelle Betreiberin dieses Stützpunktes.

Bis zum Jahr 2014

Die Betriebsbewilligung ist im Moment bis auf das Jahr 2014 festgelegt, wobei die Luftwaffe mehrfach stipuliert hat, dass der Flugplatz, nach neuen Erkenntnissen der Einsatzdoktrin, auch nach dem Jahr 2014, operationell genutzt werden soll. Die 2,4 km lange Betonpiste ist im kantonalen Richtplan enthalten.

Die Bedeutung Dübendorfs als einziger Stützpunkt in der Nordostschweiz, als Ausweichflugplatz für Jetflugzeuge, als effizienter Lufttransportstandort und Verbindungsflugplatz, die Nähe zum Air Operation Center und Skyguide-Zentrum sind in der Zwischenzeit von den aktuellen Entscheidungsträgern erkannt worden.

Rücksicht nehmen

Dabei werden Konzepte einer gemischten militärisch-zivilen aviatischen Nutzung, dadurch Generierung von Arbeitsplätzen, Lehrstellen aber auch das Erbringen von Erträgen zur Deckung der Betriebskosten, eingehend geprüft. Das aktuell gültige Betriebsreglement, insbesondere die Flugbetriebszeiten, sollen mit Rücksicht

auf die ansässige Bevölkerung vollumfänglich eingehalten werden. Es besteht auch keine Absicht den General Aviation Verkehr von Kloten nach Dübendorf abziehen. Die Wertschöpfung würde durch eine optimale und arbeitsplatzeffiziente Nutzung des bestehenden Flugplatzes und seiner Logistik, mit einer militärisch-zivilen industriellen Mischnutzung erfolgen.

Zivil-aviatisch

Die zivil-aviatische Industrie sieht dieser Möglichkeit mit grossem Interesse entgegen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist ohne Zweifel eine offene, transparente Kommunikation mit der Bevölkerung, den Behörden und den Interessenvertretern der möglichen Nutzer.

In der Luftwaffe ist man sich eines Grundsatzes voll bewusst: was man einmal hergibt, erhält man nie wieder zurück. Umso mehr gilt es auf die Wichtigkeit und die grosse Bedeutung dieses Stützpunktes in der Nordostschweiz immer wieder hinzuweisen und mit allen Mitteln an dessen operationellen Status festzuhalten. +



Oberst John Hüsey gehört als Zivil- und Militärpilot zu den Kennern der Schweizer Aviatik. Lange präsierte er die AVIA Schweiz, die Gesellschaft der Luftwaffenoffiziere. Immer wieder tritt er mit profilierten Stellungnahmen hervor.