

Der Flugplatz Dübendorf : operationell nach 2014

Autor(en): **Hüssy, John R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **175 (2009)**

Heft 03

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-252>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Flugplatz Dübendorf: Operationell nach 2014

Seit längerer Zeit beschäftigt sich die AVIA Luftwaffe mit einer Task Force der AVIA Sekt. Zürich, zusammen mit dem Forum Dübendorf und weiteren entscheidungstragenden Institutionen, im Zusammenhang mit der Überarbeitung des Stao Konzeptes der Luftwaffe. Dabei gelangte man zum Schluss, dass es unabdingbar sein werde, den Flugplatz Dübendorf auch über das Jahr 2014 hinaus im Sinne einer aviatischen Nutzung zu erhalten.

John R. Hüssy

Die AVIA Luftwaffe, als grösste Fachoffiziersgesellschaft unseres Landes, sieht es in allen strategischen, sicherheitspolitischen, wirtschaftsrelevanten, nationalen und regionalen Betrachtungen als unumgänglich, den Flugplatz und seine umfassenden logistischen Einrichtungen, auch in ferner Zukunft zweckentsprechend nutzen zu können. Diese Schlussfolgerung

ergibt sich aus einer langen Reihe von Fachbesprechungen, Wirtschaftsanalysen und politischem Gedankenaustausch, bei denen sämtliche Aspekte sachlich, einsatzbezogen und hinsichtlich Kosteneffizienz überprüft wurden. Es gilt nun, diese Argumentationen allen betroffenen Entscheidungsträgern objektiv vorzulegen, stets mit dem Grundgedanken verbunden, dass das, was man aufgibt, nie mehr zurückzuholen ist.

Der Flugplatz Dübendorf kann nächstes Jahr auf eine 100-jährige Geschichte zurückblicken, in deren Lauf er in vielfältigster Art aviatisch genutzt wurde – seit den 1920er Jahren bis 1948 von der Zivilluftfahrt, von Anfang an bis heute in allen Bereichen immer durch die Flugwaffe (heute «Luftwaffe») – und über all die Jahrzehnte den wichtigsten aviatischen Stützpunkt in der nordöstlichen Ecke unseres Landes bildete. Heute ist Dübendorf mit 3740 Be-



wegungen im Lufttransportbereich und weiteren 1100 Einsätzen der schweiz. Rettungsflugwacht Rega, als Ausweichflugplatz für Jets und teilweise Executiv Jets während dem WEF, nach wie vor ein vollumfänglich einsatzbereiter Flugplatz der Luftwaffe.

Dies soll auch nach 2014 so weiter bestehen. Das 2.6 km² grosse Areal mit einer 2420 m langen Betonpiste mit NATO Beleuchtung, militärischer ILS Anflug-Hilfe mit flachem Anflugwinkel, dem Air Operation Center der Luftwaffe, das in das Skyguide-Flugverkehrszentrum der Schweiz integriert ist, verfügt somit über sämtliche technischen, logistischen und führungsmässigen Voraussetzungen für eine effiziente «Flight Operation» bilden. Dieser seit Jahrzehnten erprobte und bewährte Militäraviatik-Komplex darf deshalb nicht irgendwelchen eigennützigen und unrealistischen, da artfremden Begehrlichkeiten geopfert werden.

Die Luftwaffe erfüllt ihren Transportauftrag schweizweit. Eine optimale Abdeckung mit Flugplätzen landesweit, vor allem um teure und zeitraubende Anmarschwege zu vermeiden, ist eine äusserst wichtige Voraussetzung, um die Aufträge



Militärflugplatz Dübendorf – der wichtige Stützpunkt der Luftwaffe in der Ostschweiz.

Bilder: Schweizer Luftwaffe

betriebskostengünstig und lagegerecht durchführen zu können. Die Flexibilität, die im Laufe der Jahre dank der engen Kooperation aller betr. Instanzen erreicht werden konnte, erlaubt es heute, in allen Situationen auftragsorientiert zu wirken, sei es um Einsätze im Such- und Rettungsdienst, luftpolizeiliche Interventionen zur

Wahrung unserer Lufthoheit oder im Zusammenhang mit dem Flughafen Kloten (u. a. Konferenzschutz, Business Jet Parking, usw.) optimal zu gewährleisten. Die

Der Marktführer für das Herz Europas

Mit über 700 Bestellungen aus sechs Nationen ist der Eurofighter Bestseller seiner Klasse – und wird von drei Nachbarländern der Schweiz eingesetzt. Dies bringt auch klare ökonomische Vorteile bei der Beschaffung und Betreuung. Da der Eurofighter erst am Anfang seines langen Lebenszyklus steht, können die Nutzer-Luftwaffen gemeinsam mit den starken Industriepartnern in Deutschland, Grossbritannien, Italien und Spanien Einsatz und Fortentwicklung weit in die Mitte dieses Jahrhunderts garantieren.

EADS Defence & Security - Networking the Future

www.eurofighter.ch



mögliche Nutzung der höhenmässig tieferen Trainingsräume in der Ostschweiz mit PC-21, der Betrieb des LTBD (Lufttransport des Bundes), sowie die direkte Anbindung des Air Operation Centers der Luftwaffe (dank Erreichbarkeit mit mil. Verbindungsflugzeugen) runden die vielfältige Einsatz-Operationspalette ab.

Die aktuelle Betriebsart, Flugdienstzeiten gem. vertraglich vereinbarten gebräuchlichen Geschäftszeiten, Beachtung von spez. Ereignissen (Beerdigungen, etc.) sind

Abbildung oben: Die höhenmässig tieferen Trainingsräume in der Ostschweiz eignen sich hervorragend für die Ausbildung mit PC 21.

Abbildung unten: Trainingsabsprung der Fallschirmaufklärer über dem Flugplatzgelände, anspruchsvoll und realistisch.



in der Bevölkerung akzeptiert und positiv verankert. Dübendorf ist fast immer nach Sichtflugregeln (VFR) anzufliegen und in keiner Weise hochwassergefährdet.

Bei der Ausbildung des Pilotennachwuchses ergibt sich mit der PC-21 Operation ab Dübendorf eine Entlastung der anderen, stärker belasteten Stützpunkte. Auch die «JU-Air» operiert seit Jahren hochprofessionell und hat bis heute unzähligen Menschen im In- und Ausland unser Land aus der Vogelperspektive vorgezeigt – eine Verwendung der «Homebase Dübendorf», die nachhaltig zum Image der Schweiz weit über die Landesgrenzen hinaus beiträgt! Und last but not least wirkt die Stiftung des Museums «Air Force Center Dübendorf» als hervorragende, umsichtige Koordinationsstelle aller Aktivitäten auf dem Flpl Dübendorf.



Rasch und effizient kann der SAR (Search and Rescue) Super Puma Helikopter ab Dübendorf eingesetzt werden.

Trotz einer zivil-aviatischen Mischnutzung – es stehen mehrere Aviatik-Betriebe in der Warteschlange – wäre es weiterhin möglich, den Grossteil der betrieblichen Anforderungen der Luftwaffe abzudecken. Dabei geht es darum, zivilaviatische Industriebetriebe koordiniert in die bestehende Logistik-Infrastruktur zu integrieren, um damit den volkswirtschaftlichen Ertragsnutzen zu maximieren, auch dank der Weiterverwendbarkeit der über Jahrzehnte getätigten Investitionen in Milliardenhöhe. Dabei ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine zielgerichtete Vorwärtsstrategie der Industrie ein klares und uneingeschränktes Bekenntnis des VBS zum Standort Dübendorf als Fixpunkt im Stationierungskonzept unserer Flugwaffe auch über das Jahr 2014 hinaus einerseits militärisch, andererseits aber auch offen für eine zivilaviatische Industrienutzung, die zu einem weltweit führenden «Technologie-Cluster» der modernen Luftfahrt ausgebaut werden könnte. Wobei nur Firmen, die direkt auf den Flugbetrieb angewiesen sind, in Pistennähe zu liegen kämen, die übrigen «Players» auf allen luftfahrt-relevanten Fachgebieten wie Präzisionsmechanik, Hydraulik und «Fluid – Control», Pneumatik, Industrie-Elektronik Software-Entwicklung u.a.m. auch in den Nachbargemeinden im Glattal gut positioniert wären, wie dies bereits heute an verschiedenen Orten in der betr. Wirtschaftsregion der Fall ist.

Die AVIA Luftwaffe wird sich mit allen Kräften und Mitteln für diese Vision einsetzen. ■



Oberst
John R. Hüsey
Chef Medien und Kommunikation AVIA Luftwaffe
8425 Oberembrach