Lufttransportkapazität erhält neuen Stellenwert

Autor(en): **Brunner, Dominique**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **77 (2002)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-714117

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Lufttransportkapazität erhält neuen Stellenwert

Notwendige Beschaffung von Transportflugzeugen für die Armee – notwendige Überprüfung des Typenentscheides von Ende 2000

Die Schweiz verfügt anders als viele, auch vergleichbare Länder nicht über grössere militärische Transportflugzeuge. Die bisherige Verteidigungskonzeption liess ein solches Bedürfnis als jedenfalls nicht vorrangig erscheinen. Die Lufttransport-Bedürfnisse, auf den Raum Schweiz beschränkt, konnten, das war die vorherrschende Meinung, mit Helikoptern – Alouette und Puma – und mit Pilatus-Portern ausreichend gedeckt werden. Grössere Transportflugzeuge hätten wohl auch im damaligen Kontext nützliche Dienste leisten können, doch gab es, verständlicherweise, andere Prioritäten.

C-27J

C-295

	C-27J	C-295
Reisegeschwindigkeit	598 km/h	481 km/h
Start	640 m	960 m
Landung	690 m	770 m
Frachtraum (L/B/H)	11,6 m/3,33 m/2,6 m	12,69 m/2,7 m/1,9 m
Nutzlast	11500 Tonnen	9,7 Tonnen
Fallschirmjäger	46	48
EAGLE mit Waffenturm	1	0
max. Reichweite	5791 km	5281 km
max. Reichweite/max. Nutzlast	1033 km	1334 km

(Quellen: Simone Rossi und Alexandre Molles, ASMZ)

Mit der 1999 vorgelegten und in der Folge von den eidgenössischen Räten beratenen und zur Kenntnis genommenen Sicherheitspolitischen Konzeption im Zeichen von «Sicherheit durch Kooperation» hat eigene Lufttransportkapazität einen neuen Stellenwert erlangt. Neben dem – unter verschiedenen Gesichtspunkten auch jetzt als vorrangig zu betrachtenden Verteidigungsauftrag – wird der Fähigkeit erhebliche Bedeutung beigemessen, mit Kontingenten von freiwilligen Armeeangehörigen zur Friedensförderung in Krisengebieten im Rahmen von UNO- oder OSZE-Mandaten beizutragen.

Dominique Brunner, Publizist, Direktor bei Farner PR und Consulting AG, Oberst i Gst.

Bedürfnis: Grössere Transportmaschinen

Das verlangt grössere Transportmaschinen, um Truppen, Material und Versorgungsgüter auf entferntere Schauplätze rechtzeitig verschieben zu können. Die 1999 kurzfristig beschlossene Mitwirkung der Schweiz an entsprechenden Einsätzen zu Gunsten der Bevölkerung im Kosovo hat dies bewiesen. Dieser Fall hat auch – über die Schweiz hinaus – gezeigt, dass, wenn ein internationaler Einsatz nötig wird, der Erwerb von Transportkapazität in anderen Ländern jedenfalls zurzeit schwierig ist, weil die verfügbaren Lufttransportkapazitäten in Europa ungenügend sind. Im Rahmen von NATO bzw. EU sind denn auch Massnahmen ergriffen oder eingeleitet worden, um dem abzuhelfen. Die Schweiz konnte 1999 von der spanischen Luftwaffe spanisch bemannte Transportflugzeuge CASA mieten.

1998: Die Evaluation begann

Bereits 1998 hatte das VBS – vorausschauend darf man sagen – beabsichtigt, Transportmaschinen im Blick auf eine dereinstige Beschaffung zu evaluieren. Ein entsprechender Kredit, ins Budget 1999 aufgenommen, wurde Ende 1998 vom Nationalrat abgelehnt. Ab Herbst 1999 wurden, wohl unter dem Eindruck der Schwierigkeiten, Flugzeuge kurzfristig zu bekommen, ernsthafte Anstrengungen unternommen, um Klarheit über Maschinen zu gewinnen, die zur Beschaffung vorgeschlagen werden könnten. In die Evaluation wurden zwei Modelle einbezogen: das spanische CASA-295 und das Flugzeug Spartan C-27 J des italienisch-amerikanischen Konsortiums Lockheed Martin Alenia, zwei so genannte «Leichte Transportflugzeuge». Die spanische Firma CASA gehört neuerdings zum europäischen Rüstungskonzern EADS. Ihre CASA-295 stellt eine Weiterentwicklung der für zivile Verwendung bestimmten, in verschiedenen Ländern eingeführten CASA-235 dar. Sie ist quasi eine militarisierte, leistungsfähigere Version der CASA-235. Demgegenüber ist das Flugzeug C-27 J eine für militärische Einsätze konzipierte Maschine, die unter Ausnutzung des grossen Knowhow von Lockheed Martin bezüglich militärischer Transportflugzeuge entwickelt wurde. Deren weltweit meist verbreitetes, in verschiedenen Versionen eingesetztes mittleres Transportflugzeug ist die Maschine C-130.

Die 2000 durchgeführte Evaluation ergab eine leistungsmässige Überlegenheit der C-27 J über die CASA-295. C-27 J überfliegt die Alpen mit einer Zuladung von 9 Tonnen, kann das in der Armee eingeführte gepanzerte Aufklärungsfahrzeug «Eagle» (300 Fahrzeuge) ohne weiteres transportieren, ist für Landung und Start auf behelfsmässigen Flugfeldern ausgelegt, kann, nur Meter über dem Boden, Versorgungsgüter absetzen, muss also bei Gefahr nicht landen und kann den Nachschub trotzdem sicherstellen. Das kann die Maschine CASA nicht.

Entscheid fiel zu Gunsten der CASA-295 UT

Am 5. Dezember 2000 fällten der damalige Chef des VBS, Ogi, und der damalige Rüstungschef, Wicki, den Entscheid, nicht den C-27 J zur Beschaffung vorzuschlagen, sondern die CASA-295. Als Begründung wurde angeführt, dass die Beschaffung von zwei CASA auf insgesamt 120 Millionen Franken zu stehen komme, zwei C-27 J indessen 180 Millionen kosten würden. Es wurde eingeräumt, dass die CASA den Eagle nicht aufzunehmen vermag, dass infolgedessen neue, leichtere, kleinere Aufklärungsfahrzeuge beschafft werden müssten, was im Kostenvoranschlag eingeschlossen sei.
Dieser am Vorabend der Wahl des Nachfolgers Ogis gefällte Entscheid, zu dem weder der Generalstabschef noch der Kommandant der Luftwaffe konsultiert wurden – sie wurden informiert, das ist alles – wurde im Augenblick im Wesentlichen lediglich registriert. Später, und insbesondere im Zusammenhang mit dem vom Bundesrat am 3. Juli verabschiedeten Rüstungsprogramm 2001, tauchten in einzelnen Blättern Fragen zu diesem Typenentscheid auf. Zu einer weiteren Diskussion kam es nicht, nachdem der Bundesrat zu Recht darauf verzichtet hatte, die Transportflugzeuge ins Rüstungsprogramm 01 aufzunehmen. Dazu bewog ihn, so die vordergründige Erklärung, der knappe Volksentscheid über die Revision des Militärgesetzes am 10. Juni. Wäre die die Bewaffnung schweizerischer Freiwilliger bei friedenssichernden Auslandeinsätzen ermöglichende Gesetzesrevision gescheitert, so hätte sich die Transportflugzeugfrage bis auf weiteres jedenfalls nicht mehr gestellt. Das VBS war sich allerdings der Problematik des Typenentscheides für die CASA-Maschine bewusst. Man musste mit einigem Widerstand im Parlament rechnen, den sowohl der erbitterte Abstimmungskampf vor dem 10. Juni und das knappe Resultat als auch die doch ruchbar gewordenen Mängel des CASA, gemessen am Pflichtenheft, genährt hätten. Die Verschiebung des Geschäfts «Transportflugzeuge» drängte sich auf.

VBS: Handlungsfreiheit zurückgewonnen

Grundsätzlich hat das Verteidigungsdepartement bzw. der Bundesrat damit Handlungsfreiheit zurückgewonnen. Er kann die Flugzeugbeschaffung unter günstigeren psychologisch-politischen Voraussetzungen traktandieren, und er kann insbesondere hinsichtlich der Typenwahl neu über die Bücher gehen.
Dabei sind bestimmte Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Nach den Volksentscheiden vom 26. November 2000, vom 10. Juni 2001 und vom 2. Dezember 2001 – die Verwerfung der sozialdemokratischen Initiative auf Halbierung der Militärausgaben, die Annahme der Revision des Militärgesetzes sowie die angestrebte und wohl zu erwartende Verwerfung der zwei im Dezember zur Abstimmung kommenden Armeeabschaffer-Initiativen – steht das Armeeleitbild XXI im Zentrum der sicherheitspolitischen Debatte. Die Gestaltung der neuen Armee ist für die Zukunft der Armee schlechthin entscheidend. Es ist nicht unverständlich, dass nun Klarheit über diese Armee als Voraussetzung für weittragende Rüstungsentscheide gefordert wird. Kritik im Vorfeld der nationalrätlichen Beschlussfassung über das Rüstungsprogramm 01 hat einen Vorgeschmack von dem vermittelt, was bei neuen Anträgen geschehen könnte oder dürfte, die vor Genehmigung des Armeeleitbildes beziehungsweise der Revision des Militärgesetzes gestellt würden.

Legitimität kann nicht bestritten werden

Was die Transportflugzeuge angeht, kann gesagt werden, dass die Legitimität eines entsprechenden Antrages nach der Beratung des Berichtes über die Sicherheitspolitik in den Jahren 1999 und 2000 und der Annahme der Revision des Militärgesetzes 2001 nicht bestritten werden kann. Für diese Flugzeuge gibt es auch, neben den Einsätzen militärischer Kontingente im Ausland, weitere sinnvolle Aufgaben. Zudem sind die durch diese Beschaffung verursachten Kosten vergleichsweise bescheiden – weniger als 200 Millionen. Es ist also nicht so, dass die Beschaffung von Transportflugzeugen präjudiziellen Charakter hätte. Es stellt sich eher die Frage nach dem opportunsten Zeitpunkt im Hinblick auf einen positiven Entscheid auf Stufe Bundesrat und dann primär Parlament.

CASA-295 oder C-27 J?

Auch wenn günstige Voraussetzungen im oben zitierten Sinn geschaffen worden sind oder bestehen, setzt eine Zustimmung des Parlaments zur Beschaffung von Transportflugzeugen voraus, dass ein die Anforderungen erfüllendes, den üblichen schweizerischen Qualitätsansprüchen genügendes Modell gewählt wird. Das ist die CASA-295 nicht. Das Modell C27 J, in das das ganze Know-how von Lockheed Martin als wichtigstem Erbauer von militärischen Transportmaschinen eingeflossen ist, genügt diesen Qualitätsansprüchen offensichtlich. Die Kosten von zwei C-27 J werden, wie zu erfahren ist, erheblich niedriger sein als die Ende 2000 vom VBS genannten 180 Millionen. Bei Beträgen in dieser Grössenordnung, deutlich unter 200 Millionen, kann das Argument übertriebener Ausgaben redlicherweise nicht ins Feld geführt werden – auch wenn es solche Stimmen immer gibt.
Eine Überprüfung des Typenentscheides von Ende 2000 drängt sich eindeutig auf. Eine erneute zumindest Teilevaluation der beiden ursprünglich ins Auge gefassten Modelle ist umso mehr gerechtfertigt, als beide Typen im Zeitpunkt der überstürzten Typenwahl nach herkömmlichen, vorsichtigen schweizerischen Massstäben noch nicht beschaffungsreif waren. Nun sollten sie es sein, die erwiesenen Leistungen und der Preis sollten genau geprüft werden.

Zahlungsmodus?

Besondere Aufmerksamkeit wird der – angeblichen – Alternative «Miete oder Leasing» zu schenken sein. Diese Lösung findet, das zeigten entsprechende Äusserungen bereits 2000, bei bestimmten Parlamentariern Anklang. Das ist aber nur eine halbe Lösung. Es wäre grotesk, würde aber zum Bild des derzeit im Land zu beobachtenden Missmanagements passen, wenn die Schweiz benötigte Rüstungsgüter wie ein armes Land nicht mehr zu bezahlen vermöchte. Nimmt man den erweiterten Armeeauftrag ernst, der bekanntlich Beiträge zur Friedensförderung umfasst, so muss die notwendige Transportkapazität erworben werden. Der Bedarf an eigener Lufttransport-Kapazität ist jedenfalls aktueller als der an «intelligenter Artilleriemunition», wie sie im Rüstungsprogramm 2001 beantragt wurde. Viel wichtiger als diese wäre im Übrigen auch die Beschaffung von Luft-Boden-Lenkwaffen oder -Flugkörpern für die F/A-18-Flotte, auf die nicht aus zwingenden militärischen Gründen, sondern aus reinem Opportunismus in den frühen 90er-Jahren verzichtet wurde.

Zeitplan

Und wann sollte die Beschaffung von Transportflugzeugen traktandiert werden? Auf Grund einer seriösen Überprüfung und nach Beschluss der eidgenössischen Räte über das Armeeleitbild bzw. das revidierte Militärgesetz. Es wäre ohnedies angebracht, angesichts des fortgeschrittenen Stadiums der Willensbildung in Bezug auf die Armee XXI und der Tragweite dieser Reform, der grössten mindestens seit 1907, wenn nicht gar der Verfassung von 1874, in ein Rüstungsprogramm 2002, das vernünftigerweise auf die zweite Jahreshälfte anzusetzen wäre, nur aufzunehmen, was ungeachtet noch umstrittener, auch durchaus erheblicher Einzelheiten der Armee XXI sicher benötigt werden wird. Das sind Transportflugzeuge, das sind moderne Kampfflugzeuge mit entsprechender Bewaffnung, Luft-Boden-Waffen eingeschlossen. Im Übrigen wird man mit Vorteil bei der Festlegung der Rüstungsbedürfnisse die alte Regel der Logistik anwenden: Bedarf, Bestand, Bilanz. ✚