

Zu Gast bei der ASMZ : der Kommandant der Luftwaffe, KKdt Hansruedi Fehrlin

Autor(en): **Fehrlin, Hansruedi**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **167 (2001)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67323>

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 Kommandant der Luftwaffe, KKdt Hansruedi Fehrlin

Die Armee XXI bringt auch für die Luftwaffe markante Veränderungen. Der Kommandant der Luftwaffe, Korpskommandant Hansruedi Fehrlin, äussert sich offen zu aktuellen Fragen und nimmt Stellung zu den anstehenden Problemen seiner Teilstreitkraft. (Lä)

Die Planung der Armee XXI sieht zwei Teilstreitkräfte, Heer und Luftwaffe, vor. Mit welchen Argumenten haben Sie die Notwendigkeit einer eigenständigen Teilstreitkraft «Luftwaffe» begründet?

Ich betrachte eine Teilstreitkraft als Kompetenzzentrum. So können mit einem optimalen Aufwand/Nutzen-Verhältnis die geforderten Leistungen erbracht werden. Die Luftwaffe hat sich allerdings auf die Bedürfnisse des Heeres beziehungsweise des Führungsstabes der Armee auszurichten; in diesem Sinne ist die Luftwaffe also keine eigenständige Organisationseinheit.

International stellt man immer wieder Verständnisprobleme zwischen den Teilstreitkräften Heer, Marine und Luftwaffe fest. Wie beurteilen Sie diesbezüglich die Situation in der Schweiz? Werden Ihrer Meinung nach die Möglichkeiten und Grenzen der schweizerischen Luftwaffe durch Generalstab und Heer richtig beurteilt?

Warum sollte es in der Schweiz anders sein? Jeder Chef oder Kommandant ist davon überzeugt, dass er die wichtigste Teilstreitkraft führt. Doch sollte es der Luftwaffe nicht gelingen, einen sicheren Luftschirm zu garantieren, verschieben sich am Boden weder mechanisierte noch Panzerformationen – ausser man nimmt hohe Verluste von Menschen und Material in Kauf. Von ebensolcher Bedeutung ist zudem der Schutz des Luftraumes zu Gunsten unserer Bevölkerung. Letztlich sind wir aber nur gemeinsam stark.

Sie sind nun fast eineinhalb Jahre als Kdt Luftwaffe im Amt. Welches ist momentan Ihre Hauptsorge?

Weltweit stellt man eine zunehmende Bedeutung der Luftkriegführung fest. Dies wurde auch entsprechend im Entwurf des Armeeleitbildes XXI festgehalten. Meine Hauptsorge ist zurzeit, dass diese Einsicht nicht nur Lippenbekenntnis bleibt. Dies bedeutet, dass der Luftwaffe die dazu notwendigen Ressourcen (personell und materiell) zur Verfügung gestellt werden. Nur so können wir eine glaubwürdige Luftwaffe XXI realisieren.

Eine Ihrer Hauptaufgaben ist die Sicherstellung der Ressourcen heute und für die absehbare Zukunft. Wie gehen Sie dabei vor, und wie beurteilen Sie die dabei auftretenden Risiken?

Aufgrund der bekannten Aufträge für die Luftwaffe haben wir eine Leistungsanalyse durchgeführt. Die Schwachstellen wurden schonungslos offengelegt. Anschliessend wurden die Massnahmen zur Behebung dieser Lücken definiert. So sind wir heute beispielsweise nicht in der Lage, Lufttransporte zu schützen. Demzufolge soll eine kleine Stückzahl von bewaffneten Transporthelikoptern in die Rüstungsplanung aufgenommen werden. Dasselbe gilt für das operative Feuer (Erdkampf). Ein solches kann zurzeit wegen fehlender Mittel nicht sichergestellt werden. Es geht nun darum, die Gesamtbedürfnisse der Armee XXI festzulegen. Durch den vorgegebenen Finanzrahmen sind die einzelnen Projekte auf Stufe Geschäftsleitung VBS mit Priorität zu versehen. Wir müssen wieder vermehrt in moderne Systeme investieren können. Bei fehlenden finanziellen Mitteln werden die Beschaffungen verzögert oder gar verhindert.



Korpskommandant Hansruedi Fehrlin, Kommandant der Luftwaffe.

Welchen Stellenwert haben für Sie die Trainingsmöglichkeiten der Luftwaffe im Ausland? Was wären die Konsequenzen, wenn diese aus politischen Gründen eingeschränkt oder gar eingestellt werden müssten?

Der kleinräumige, schweizerische Luftraum, die Forderungen des zivilen Luftverkehrs und die eingeschränkten Flugbetriebszeiten – vor allem im Nachtflug – schränken die Trainingsmöglichkeiten unserer Luftwaffe massiv ein. Dazu kommen noch die Auflagen für Überschall- und Tiefflüge. Damit unsere Piloten einen Ausbildungsstand erreichen, der einem internationalen Vergleich standhält, sind wir auf Übungsmöglichkeiten im Ausland zwin-

gend angewiesen. Auch wenn wir weiterhin humanitäre Einsätze im Ausland mit unseren Helikoptern unterstützen oder im grenznahen Ausland die Katastrophenhilfe sicherstellen wollen, müssen wir jetzt die Zusammenarbeitsfähigkeit mit befreundeten Luftwaffen trainieren, ansonsten wir dazu nie zeitgerecht bereit sein werden.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Aero Club der Schweiz, die Swissair sind (neben anderen) Ihre Partner im Luftraum. Wie beurteilen Sie die gegenseitige Bereitschaft zur konstruktiven Problemlösung im Zusammenhang des doch sehr engen schweizerischen Luftraumes?

Nach dem Grundsatz «Der Luftraum gehört allen» haben wir nur eine Chance: Gemeinsam nach Lösungen suchen! Deshalb führen wir auch mit allen Partnern – zum bessern gegenseitigen Verständnis – jährliche Aussprachen durch. Konkret: Mit dem Training der Kampfjet F/A-18 können und müssen wir ins Ausland ausweichen. Hingegen ist es zwingend, dass wir die Ausbildung und das Training unserer Helikopterpiloten in der Schweiz, nicht zuletzt aufgrund der besonderen Topografie, sicherstellen können.

Wie stellen Sie mittelfristig den Pilotennachwuchs sicher? Welche Massnahmen treffen Sie, um auch in Zukunft Ihre hochqualifizierten Spezialisten (Piloten, Instrukoren, Ingenieure usw.) bei der Stange zu halten?

Ich bin überzeugt, dass wir mit der neu gestalteten Pilotenausbildung, die nun dreieinhalb Jahre dauert, einen neuen, weiteren Anreiz schaffen können. Es wird jedoch vor allem darum gehen, die Entlohnung der Militärpiloten so zu gestalten, dass wir mehr oder weniger neben den zivilen Flugverkehrsgesellschaften wie Swissair konkurrenzfähig bleiben. Für mich steht aber nicht nur die Lohnpolitik im Vordergrund, sondern auch die Lebensqualität am Arbeitsplatz. Die Vielseitigkeit der gestellten Aufgaben in einem menschenorientierten Umfeld sehe ich zudem als starken Motivator. Dies gilt nicht nur für PilotInnen, sondern auch für InstruktorInnen und IngenieurInnen.

Die Fliegerabwehr hatte in den letzten Jahren verschiedene Veränderungen (positive und negative) zu bewältigen. Die Stimmung in Flab-Kreisen ist etwas besorgt. Gibt es noch mehr Abbau? Wird die BL-64 irgendwann einmal ersetzt? Wie beurteilt die oberste Führung der Luftwaffe den Stellenwert der Flab? Können Sie diese Fragen alle beantworten?

Ich kann Ihre Wahrnehmung bestätigen und verstehe sie auch. Doch wir müssen

gegenüber dem Bürger (Steuerzahler) nicht nur ehrlich sein, sondern auch kostenbewusst planen und handeln. Was hätten uns die Bloodhound-Lenk Waffen 64 bis 2005 noch gebracht ausser Unterhaltskosten? Mit deren frühzeitigen Ausserbetriebnahme haben wir zirka 90 Millionen Franken gespart. Im Weiteren verfügen wir heute bis 3000 m/Grund über eine in Europa kaum vergleichbare Flabdichte. Deshalb werden wir auch hier im Rahmen der Luftwaffe XXI die Systeme 35-mm-Flab und STINGER reduzieren müssen. Das bedeutet jedoch keineswegs, dass wir den Stellenwert der Flab in Frage stellen. Die Wirkung der Flab wurde gerade während des Kosovokrieges erneut bestätigt. Aufgrund der begrenzten Ressourcen müssen wir uns jedoch von der «Masse» trennen und in modernste Systeme investieren. Nur damit lässt sich eine glaubwürdige Landesverteidigung aufbauen. In diesem Sinne studieren wir auch die Möglichkeiten einer weit reichenden Fliegerabwehr.

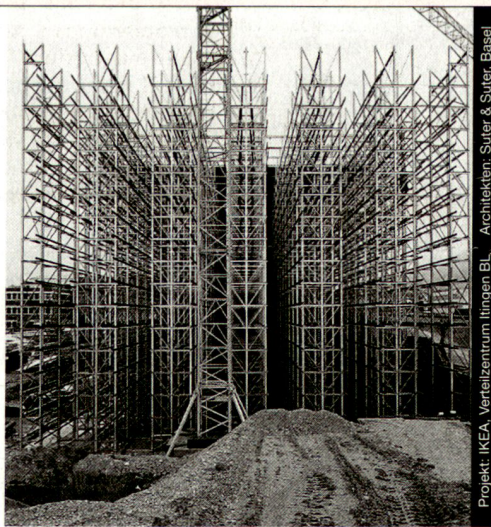
Militärflugplätze geben immer wieder Anlass zu Diskussionen. Stichworte: Fluglärm, Arbeitsplätze, Liquidation usw. Wie sehen Sie die Zukunft der heute betriebenen Militärflugplätze, sagen wir: für die nächsten zehn Jahre?

Zurzeit durchleben wir mit unseren Flugplätzen tatsächlich «Wechselbäder der Gefühle». Einerseits sind wir mit den damit verbundenen Arbeitsplätzen und den eingeschränkten Flugbetriebszeiten willkommene Partner. Andererseits führt unser Fluglärm immer wieder zu Verärgerungen. Mit einer offenen Kommunikation über unsere Aktivitäten versuchen wir das Verständnis bei Behörden und Bevölkerung zu verbessern, was auch geschätzt wird. Für die nächsten zehn Jahre wird sich unsere Infrastruktur nur unmerklich verändern. Allerdings wird mit dem Abbau der fünf TIGER-Staffeln bis 2010 eine Neubeurteilung vorgenommen werden müssen.

Letzte Frage: Warum soll ein junger Schweizer (eine junge Schweizerin) den Militärdienst in der Luftwaffe leisten oder gar seinen Beruf innerhalb der Luftwaffe ausüben?

Die Luftwaffe, mit ihren modernen Systemen, bietet Gewähr für einen interessanten, anspruchsvollen Militärdienst. Bei all meinen Truppenbesuchen treffe ich kaum auf demotivierte Luftwaffen-Angehörige. Dasselbe gilt für das Berufspersonal, insbesondere für Instruktoren. Die gleichzeitige Auseinandersetzung mit der Führung und Ausbildung von Menschen einerseits und mit modernen technischen Systemen andererseits ist nicht nur abwechslungsreich, sondern auch herausfordernd. ■

Hochregallager



Projekt: IKEA, Verteilzentrum Itingen BL, Architekten: Suter & Suter, Basel

Dreissig Jahre Erfahrung im Hochregallagerbau bilden die Basis für unsere ausgereiften Konstruktionen. Sie erfüllen die strengen Toleranzanforderungen der Lagertechnik.

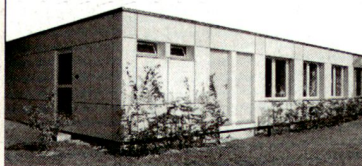
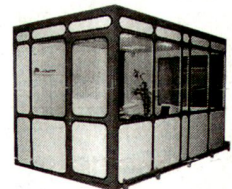


Tuchs Schmid Engineering AG
Kehlhofstrasse 54, CH-8501 Frauenfeld
www.tuchschmid.ch

Telefon 052 728 81 11
Telefax 052 728 81 00
info@tuchschmid.ch

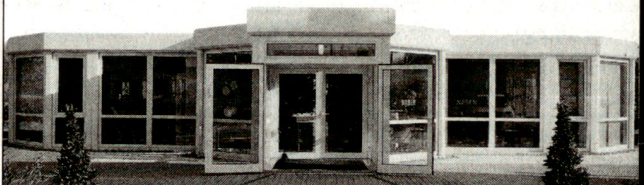
Mobile Räume

vom einfachen
Werkstattbüro bis
zum attraktiven
Fertiggebäude



sofort bezugsbereit
komplett versetzbar
Miete - Kauf - Leasing

z.B. für Büros,
Verkaufsräume,
Werkstätten, Schulen,
Imbisslokale, Sport-
und Sanitärräume usw.



Fordern Sie bitte unseren Katalog an.

www.conducta.ch

Conducta RAUMSYSTEME Conducta

8409 Winterthur Stegackerstr. 6 Tel. 052/234 5151 Fax 052/234 5150