Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 167 (2001)

Heft: 6

Rubrik: Pro und Contra : Transportflugzeug : Miete oder Kauf

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Transportflugzeuge – Miete oder Kauf?

PRO KAUF

Jürg Weber, dipl. Masch. Ing. ETH, Gruppe Rüstung

Für die Evaluation, Typenwahl und Beschaffung militärischer Transportflugzeuge waren aus der Gesamtheit der Anforderungen folgende drei Kriterien massgebend:

1. Zivile und militärische Interoperabilität. In Krisenzonen wird die Flugverkehrsleitung durch militärische Stellen vorgenommen. Deshalb muss das mil Trsp Flz nicht nur mit zivilen, sondern auch mit militärischen Kommunikations-, Navigations- und Identifikationsmitteln ausgerüstet sein. Zudem müssen die Besatzungen die entsprechenden Verfahren beherrschen.

Die erforderlichen störresistenten Funkgeräte, GPS mit militärischem Präzisionscode und IFF mit Kryptomode sind nur Regierungsstellen zugänglich.

Aus diesem Grund muss die Schweiz ein mil Trsp Flz entweder beschaffen oder zu speziell auszuhandelnden Konditionen mieten. Private Flugzeughalter und -vermieter verfügen heute nicht über ein geeignetes Angebot.

2. Rasche Verfügbarkeit. Ein Schweizer Rekognoszierungsdetachement muss innert acht Stunden abfliegen können. Damit ein mil Trsp Flz rechtzeitig verfügbar ist, muss es entweder gekauft oder dauernd gemietet werden.

3. Kauf und Miete. Die zur Beschaffung vorgesehenen C-295M gehören zur Kategorie der kleinen mil Trsp Flz. Sie decken kurzfristige sowie Grundlastbedürfnisse ab.

Die Frage, ob Kauf oder Miete der C-295M, ist nun aufgrund dieser Ausgangslage zu prüfen.

Ohne Zweifel könnte ein Arrangement für die dauernde Miete der C-295M geschaffen werden. Aufgrund des Finanzwesens des Bundes ist jedoch die permanente Miete gegenüber einem Kauf weniger wirtschaftlich.

Wenn der Bund ein mil Trsp Flz kauft, wird es aufgrund der heutigen Finanzpolitik unmittelbar nach der Lieferung vollständig abgeschrieben, und eine Verzinsung des Restwerts ist nicht erforderlich.

Bei einer Miete dagegen müsste das Material über die Lebensdauer abgeschrieben und der jeweilige Restwert zu marktüblichen Sätzen verzinst werden. Zudem verlangen Vermieter eine Versicherung, was insbesondere bei Einsätzen in Krisengebieten hohe Prämien zur Folge hat. Als drittes zusätzliches Kostenelement ist der Gewinn zu erwähnen, den naturgemäss ein kommerzieller Vermieter erwirtschaftet.

Wie kann nun die Armee die Wirtschaftlichkeit der gekauften mil Trsp Flz optimieren? Indem sie eine Lufttransportzentrale schafft, welche die Lufttransportbedürfnisse aller Departemente erfasst und sie wenn immer möglich und sinnvoll mit den eigenen Mitteln abdeckt. Weiter eignen sich die beiden C-295M für eine europäische Zusammenarbeit im Rahmen eines Lufttransport-Pools. Sollten die Bundeseinsätze die Flugzeuge nicht auslasten, soll auch geprüft werden, ob sie zu marktüblichen Konditionen für zivile Zwecke vermietet werden können.

Mit dem beschriebenen Konzept werden die Lufttransportbedürfnisse der Armee XXI mit geeignetem Material wirtschaftlich abgedeckt. Miete ist nicht eine Alternative zum Kauf, sondern eine Ergänzung.

CONTRA KAUF

Roland F. Borer, Nationalrat

Folgende 10 Hauptpunkte sprechen zugunsten der Miete und gegen den Kauf:

1. Ein Transportflugzeug käme in der Schweiz pro Jahr bei sehr optimistischer Bedarfsprognose 500 bis 600 Stunden zum Einsatz. Bei einer Betriebsdauer von 30 Jahren erreicht das Flugzeug eine Lebensbetriebsdauer von zirka 18000 Flugstunden. Zum Vergleich: In den USA und anderen Ländern stehen heute Flugzeuge mit über 50000 Stunden im Einsatz. Wirtschaftlich gesehen lassen unsere Bedürfnisse demnach einen Kauf niemals rechtfertigen. Die Lösung, wonach das Material bei Auslieferung auf null Franken abgeschrieben wird, können wir uns nicht mehr leisten.
2. Andere Staaten, z.B. Österreich, haben in der Vergangenheit schon die Mietvariante gewählt. Dies hat sich dort bestens bewährt.
3. Bei der Mietvariante entfällt der Aufbau einer Logistik.
4. Beim Leasing werden keine finanziellen Mittel fest gebunden.
5. Der Transporter ist nach Vertragsabschluss sofort einsatzbereit. Bei einem Kauf dauert es Monate, bis dieser operationell ist.
6. Miete stellt eine flexible Lösung dar. Rückgabe oder Tausch in ein grösseres/kleineres Flugzeug ist jederzeit möglich. Die Miete lässt demzufolge alle Optionen für die Zukunft offen, und der Vertrag ist zudem bedarfsgerecht periodisch anpassbar.
7. Eine Zusammenarbeit mit anderen Staaten, z.B. Österreich, ist auch bei einer Miete möglich.
8. Obwohl der Betrieb des geleasten Gerätes mit einer Schweizer Crew durchaus möglich ist (Ausbildung durch aircraft operator), besteht kein Zwang für diese Lösung. Um rasch operationell zu sein, kann dieses Flugzeug vorerst mit einer Besatzung des Leasingpartners betrieben werden.
9. Auch bei Miete des Flugzeuges ist eine zivile oder militärische Registrierung möglich. In praktisch allen Fällen, wo Einsätze von «Schweizer» Transportflugzeugen vorstellbar sind, wäre die zivile Immatrikulation genügend. Als Speziallösung für eine prioritäre Behandlung der Flüge kann bei beiden Varianten der Status «diplomate flight» gewählt werden.
10. Miete schafft kein Sicherheitsproblem, da alle Flugzeuge gemäss den gültigen internationalen Vorschriften ausgerüstet und kontrolliert sein müssen. Der Einbau neuester Avionik und/oder von Selbstschutzeinrichtungen nach Benutzerwünschen ist bei einem längerfristigen Mietvertrag möglich.

Der Standpunkt der ASMZ

Die Armee XXI besteht einstweilen erst in groben Umrissen. Bis zu ihrem definitiven Ausbau gilt es –, genau wie in der taktischen Führung – Massnahmen zu vermeiden, welche spätere Entscheide präjudizieren könnten.

Aus heutiger Sicht lässt sich über den Bedarf an Lufttransportmitteln und die Dringlichkeit ihrer Einsätze Folgendes sagen:

– Soforthilfe kann nötig sein bei Katastrophen im eigenen Land. Dafür sind angesichts der Kleinräumigkeit der Schweiz keine Transportflugzeuge erforderlich.

– Über allfällige Einsätze von Truppen und Gütern der Armee in ausländischen Krisenregionen können wir hinsichtlich Umfang und Zeitpunkt frei entscheiden. Transportflugzeuge können in solchen Fällen sehr nützlich sein. Aber es besteht für uns kein Zwang, sie dauernd einsatzbereit zu halten. Die Miete erscheint demnach unter den heutigen Gegebenheiten als zweckmässigere Option. Künftige Erfahrungen können zu andern Schlüssen führen. Nichts wird uns dann daran hindern, von Miete auf Kauf umzusteigen. Aber der umgekehrte Weg ist nicht gangbar. Fe./Lä. ■