

Finanzieller Druck auf die Armee

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **170 (2004)**

Heft 9

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-69277>

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.

Militärische Transportflugzeuge für die Schweiz

Im Auftrag der ASMZ hat der Autor das im Rüstungsprogramm 2004 vorgeschlagene Transportflugzeug geflogen. Die zivilen Nutzungsmöglichkeiten führen zur Frage, ob sich nicht auch das Departement für Auswärtige Angelegenheiten (EDA) an den Beschaffungskosten beteiligen müsste.

Charles Ott

Nach dreijähriger Bedenkzeit hat sich der Bundesrat für die Beschaffung von zwei militärischen Transportflugzeugen C-295 M von EADS-Casa aus Spanien entschieden. Die verflornten Jahre wurden für die Sammlung von Erfahrungen mit zivilen und militärischen Transportflugzeugen für die anfallenden Transportbedürfnisse ausgenutzt und dabei festgestellt, dass die Schweiz für diverse militärische und zivile Zwecke ein eigenes Transportpotenzial benötigt. Die Miet- oder Leasingkosten sind zu hoch, sodass bei einer Einsatzdauer von über 20 Jahren ein Kauf eindeutig günstiger zu stehen kommt. Auch ist klar geworden, dass in Krisenzeiten viele Soforteinsätze nötig sind, aber die rasche Einmietung von Transportkapazitäten dann

sehr schwierig ist, was für die Schweiz zu Zeit raubend und zu unsicher wäre.

Der schon im Jahr 2000 dargestellte Aufgabenkatalog (ASMZ 1/2000) für die ins Auge gefassten Transportflugzeuge hat sich als echter Bedarf bestätigt: Einerseits benötigt die Armee eigene Transportkapazitäten über längere Einsatzdistanzen und grössere Transportleistungen, als sie durch die vorhandene Heliflotte abgedeckt werden können. Es sind dies vor allem:

- Transporte von Truppen und Material zur Nutzung besserer Ausbildungs- und Trainingsinfrastrukturen in ganz Europa (Spanien, Italien, Deutschland, Österreich, Grossbritannien, Norwegen, Schweden und Finnland).

- Transporte von Militärpersonen und Logistikgütern in oder von friedensfördernden Missionen. Andererseits benötigen auch andere Departemente in der globalisierten Welt immer mehr Transporte mit grösserem Volumen und/oder über grössere Distanzen.

- Katastrophen- und Soforthilfe im Ausland, aber gelegentlich auch im Inland.

- Flüge zur solidarischen Unterstützung ausländischer Organisationen, wie sie nun schon mehrmals erbeten worden sind, z. B. für Personen- und/oder Material-, Nahrungsmitteltransporte.

- Transporte für schweizerische und internationale Hilfswerke wie das IKRK, das Katastrophenhilfekorps oder zivile NGOs.

- Rückführungsflüge von temporären Flüchtlingen oder nicht akzeptierten Asylanten.

Da der Bedarf schwankend ist, muss ein Flugzeugtyp anvisiert werden, der mit günstigen Operationskosten fliegen kann, zumal seine maximale Transportkapazität nur selten voll benötigt wird. In der Evaluation standen sich 1999 wie auch jetzt der Alenia C-27 J und der EADS-Casa-295 M, d. h. zwei kürzlich entwickelte europäische Transportflugzeuge der unteren Mittelklasse, d. h. mit 9 bis 10 t Zuladung und einer Reichweite von 1400 bis 2200 km Reichweite gegenüber.

In der ersten Evaluation wurde vom VBS überraschend der C-295 M gewählt, obwohl er nicht alle Anforderungen des Pflichtenheftes erfüllte, bei diversen Systemen unterlegen und von der technischen Evaluation der C-27 J vorgeschlagen worden war. Für die Nachevaluation von 2004 wurde auf die Bedingung des Pflichtenheftes im Voraus verzichtet, wonach das Aufklärungsfahrzeug der Schweizer Armee

«Eagle» transportierbar sein müsse, da dies nur gelegentlich nötig wäre.

Während der C-27 J mit dem am meisten verbreiteten mittleren Transporter C-130 viele Systeme gemeinsam hat, sticht der C-295 M durch einen sehr bescheidenen Preis, anfänglich 120 Mio. und jetzt sogar nur noch 109 Mio. SFr., heraus.

Die Entwicklung des C-295 M berücksichtigte diverse Kundenwünsche, die nun alle realisiert worden sind: so die Panzerung des Cockpitbodens zur Erstellung einer minimalen Gefechtstauglichkeit, der Einbau des Arbeit sparenden Autothrottle, d. h. einer Art Tempomat für Flugzeuge, ferner die Konstruktion einer hinteren Absetzrampe für Fracht und Fallschirmsoldaten sowie eines für überlange Distanzen nützlichen Luftbetankungssystems mit entsprechendem Radar (für die Schweiz wohl selten nötig). Der C-295 M ist daher bereits von 5 Ländern in 30 Exemplaren bestellt worden, 14 Flugzeuge sind schon ausgeliefert.

Der C-27 J ist zwar leistungsstärker, autonomer, einmotorig auch zur Überquerung der Alpen fähig und für den Einsatz im militärischen Umfeld noch besser geeignet. Für die Schweiz wurde er trotzdem nicht ausgewählt, weil sein Beschaffungspreis trotz Rückfragen immer noch viel zu hoch sei. Die Schweiz kann sich trotz geringerer Produktivität, niedrigerer Transportgewichte, -volumina, Bodenbelastbarkeit, tieferer Reisegeschwindigkeit und Reichweite sowie einfacherer Navigationssysteme damit begnügen, bricht so mit der jahrelangen Tradition, angesichts der anvisierten langen Verwendungsdauer immer das leistungsfähigste System zu beschaffen.

Ein wichtiger Grund zur Inkaufnahme bescheidenerer Leistungen war das Angebot, im Rahmen des europäischen Militärtransportpools operieren zu können. Dies hat u. a. den Vorteil, dass durch Einsätze für andere Kunden die Piloten für ihre Flugerfahrung auf die nötigen Einsatzstunden kommen und für die seltenen Spezialbedarfe von grösseren Transporten beim Auswechseln von Truppenkontingenten der Transportpool für grössere Flugzeuge beansprucht werden kann. Auch das Fehlen der üblichen integrierten digitalen autonomen Sauerstoffanlage für die Passagiere, ein vollwertiges autonomes Startaggregat sowie ein digitales autonomes Navigationssystem sind für die Schweiz keine no-go-Punkte. Das Fehlen der Interoperabilität mit dem gebräuchlichsten C-130 und damit das Fehlen einer gemeinsamen Ersatzteilbewirtschaftung des C-27 J wird wohl durch die Ausleihmöglichkeiten bei vielen anderen C-235 und C-295 M Operators sowie durch mögliche Synthesen mit dem in Entwicklung stehenden EADS C 400 M aufgewogen. Die nötige Trainings- und Simulatorbasis für den C-295 M dürfte in der

Finanzieller Druck auf die Armee

Als Reaktion auf den durch das Entlastungsprogramm 2003 verursachten finanziellen Druck hat der Chef der Armee sechs Leitgedanken formuliert, wie er die Kürzungen des Ausgabendaches in die Praxis umsetzen will.

1. Die maximalen Leistungen im Departementsbereich Verteidigung sind auf die Einsätze der Armee mit der höchsten Wahrscheinlichkeit auszurichten (Subsidiäre Einsätze zur Prävention und Bewältigung existenzieller Gefahren, Beiträge zur internationalen Friedensunterstützung und Krisenbewältigung sowie Raumsicherung).

2. Die Grundbereitschaft hat sich an den wahrscheinlichen Einsätzen zu orientieren, damit die einsatzbezogene Ausbildung verkürzt werden kann.

3. Ein Abbau in der Armee erfolgt allenfalls bei den Reserveverbänden, nicht aber beim aktiven Teil.

4. Die Reduktion der Anzahl WK kommt als Sparmassnahme nicht in Frage.

5. Veraltetes und nicht mehr notwendiges Material und Systeme werden so rasch wie möglich abgebaut.

6. Die Anpassung des Personalbestandes kommt erst als letzte Sparmassnahme in Frage.

Lä