

Schweizer F/A-18 : absolut konkurrenzfähig!

Autor(en): **Beck, Roland / Gygax, Markus**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **176 (2010)**

Heft 04

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-109347>

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.

Schweizer F/A-18: Absolut konkurrenzfähig!

Wie steht die Schweizer Luftwaffe im internationalen Vergleich da? Ist der TTE wirklich notwendig? Was läuft im Bereich Fliegerabwehr und wie geht es weiter mit Dübendorf? Zu diesen und weiteren Fragen nimmt der Kommandant Luftwaffe, Korpskommandant Markus Gygax, Stellung.

Roland Beck, Chefredaktor ASMZ

Herr Korpskommandant Gygax: Wie beurteilen Sie die Kampffert-Situation der Schweizer Luftwaffe im internationalen Vergleich?

Diese Frage gilt es differenziert zu betrachten. Unsere 33 F/A-18C/D sind mit Kampfflugzeugen der vierten Generation wie Rafale, Eurofighter oder Gripen vergleichbar. Anders sieht es bei den 54 F-5 Tiger aus. Einerseits hat dieses Flugzeug sein Einsatzende bald erreicht und andererseits ist seine Technologie in keiner Weise mehr konkurrenzfähig.

Reicht die Kampfkraft der Schweizer F/A-18 – immerhin eine Entwicklung aus den 1970er-Jahren – tatsächlich noch aus?

Ja, auf jeden Fall. Wir betreiben das C/D-Modell, das gegenüber der ursprünglichen Version eine klare Weiterentwick-

lung darstellt und auch bei der US-Navy eine sehr wichtige Rolle spielt. Zudem wurden unsere Hornets kontinuierlich kampfwertgesteigert. So verfügen sie über Fähigkeiten, die sie zu einem der besten Kampfflugzeuge Europas machen: Helmvisier, allwettertaugliche, radargesteuerte AMRAAM-Lenk Waffen, Radarwarner und Störsender, Datalink und ein kürzlich bestellter Infrarot-Pod zur Identifikation von Flugzeugen bei schlechter Sicht. Die Schweizer F/A-18 sind damit absolut konkurrenzfähig!

Wird die Schweiz auch in Zukunft im europäischen Vergleich mithalten können?

Wenn man bedenkt, dass europäische Luftstreitkräfte bis ins Jahr 2020 etwa 800 bis 900 neue Kampfflugzeuge ordern, bereitet mir das Sorgen. Mithalten werden wir nur können, wenn der Tiger-Teilersatz realisiert wird. Sollte dies nicht der

Fall sein, werden wir zwar 33 moderne F/A-18-Kampfflugzeuge haben. Unsere Flotte wird aber – vor Portugal mit 27 und Österreich mit 15 Flugzeugen – die drittkleinste in Europa sein. Realisieren wir den TTE, wird die Flottengrösse im Durchschnitt vergleichbarer europäischer Staaten liegen und wir können dem Heer wieder Leistungen im Bereich der taktischen Luftaufklärung und des Erdkampfs bieten.

Können wir mit dem Kauf eines neuen Kampfflugzeuges nicht zuwarten, bis sich die Bedrohung wieder verschärft?

Dies tönt verlockend. Heute die Bedrohungsanalyse, morgen einkaufen und bereit sein. Die Realität sieht anders aus.

Korpskommandant Markus Gygax, Kommandant Luftwaffe und Pilot, bekleidete innerhalb der Luftwaffe diverse Chargen und kommt auf über 4800 Flugstunden.



Eine Kampfjet-Beschaffung dauert vom Projektstart bis zur Einsatzbereitschaft rund zehn Jahre. Das zeigt die Erfahrung. Hinzu kommt, dass die Ausbildung eines Piloten mindestens sieben Jahre in Anspruch nimmt und die Zahl der Piloten, die wir jährlich ausbilden können, begrenzt ist. Wenn sich die Bedrohung verschärft, ist es bereits zu spät, um eine Beschaffung auszulösen. Vergessen darf man auch nicht, dass ein Hinausschieben wohl zu einem zeitlichen Zusammentreffen mit anderen, bald anstehenden grösseren Rüstungsgeschäften führen würde. Ich zweifle daran, dass dannzumal mehr Finanzen zur Verfügung stehen würden. Die Realisierung des TTE zum jetzigen Zeitpunkt käme einem weiteren Konjunkturprogramm gleich, nur besser: Der Kaufpreis würde in Form von Kompensationsgeschäften in die Schweizer Wirtschaft zurückfliessen, dank mehr leistungsfähigen Flugzeugen würde sich die Sicherheit im Schweizer Luftraum erhöhen und der Einfluss der Beschaffung auf die Bereiche Technologie und Forschung wäre in unserem Land positiv. Ein beachtlicher Dreifachnutzen.

Wie überzeugen Sie den Infanteristen von der Notwendigkeit eines neuen Kampfflugzeuges? Bekanntlich können gegenwärtig von 20 Infanterie-Bataillonen nur drei voll ausgerüstet werden.

Es darf nicht sein, dass Heer und Luftwaffe gegeneinander ausgespielt werden. Die Armee funktioniert nur als Ganzes. Es ist deshalb wichtig, bestehende Lücken – beispielsweise bei der Infanterie – innert nützlicher Frist zu schliessen. Andererseits würde uns gerade der TTE ermöglichen, wieder vermehrt Leistungen zugunsten des Heeres zu erbringen. Dazu gehören insbesondere der 1994 aufgegebene Erdkampf und die 2003 aufgegebene Taktische Luftaufklärung. So oder so: Die Armee benötigt mehr Finanzen.

Warum sind 33 F/A-18 nicht genug?

Es geht vor allem um die Durchhaltefähigkeit, die im Worst Case – im Verteidigungsfall – über Erfolg oder Nichterfolg entscheidet. Die 33 F/A-18 reichen aus, um den Luftpolizeidienst in der aktuellen, normalen Lage sicherzustellen. Erhält die Luftwaffe – wie beispielsweise während des WEF – einen subsidiären Auftrag, der mehr Mittel benötigt, stossen wir an Grenzen. Die F-5 Tiger helfen heute noch mit, diese Situation etwas zu entschärfen. Ich erinnere aber daran, dass die

Tiger bald 40-jährig und bei Nacht und schlechtem Wetter nicht einsetzbar sind. Ihr Betriebsende naht. Sobald eine Situation eintritt, in der wir über mehrere Wochen eine erhöhte Bereitschaft im Luftpolizeidienst gewährleisten müssen, reichen 33 Flugzeuge nicht aus. An den Fall der Luftverteidigung will ich unter diesen Vorzeichen gar nicht erst denken. Und – gestatten Sie mir, dass ich mich wiederhole – wir sind im Moment nicht in der Lage, zugunsten des Heeres den Erdkampf und die Taktische Luftaufklärung sicherzustellen.

Wieso verfügt die Schweiz im Gegensatz zu den meisten anderen Staaten in Europa nicht über eine 24-Stunden-7-Tage-Alarmpatrouille?

Dies ist ein Entscheid der Politik und nicht der Luftwaffe. Wir haben im Auftrag des Bundesrates ermittelt, was eine permanente Bereitschaft während 7 Tagen/24 Stunden – unser Begriff dafür ist PLÜ MIT = Permanente Luftraumüberwachung mit Interventionsmittel – kosten würde und wie viele Stellen zusätzlich nötig wären: Rund 75 neue Stellen (davon 11 mit Piloten-Know-how) und jährlich rund 15 Mio Franken (Berechnungsjahr 2007). Diese Mittel wurden nie gesprochen. Da eine Alarmpatrouille im Sinne der QRA (Quick Reaction Alert) in der normalen Lage gemäss internationalem Standard am Boden bereitsteht und sich nicht – wie am WEF – bereits in der Luft befindet, könnte eine solche mit den 33 F/A-18 realisiert werden.

Wieso investiert die Luftwaffe nicht einfach in bodengestützte Luftverteidigungssysteme?

Bodengestützte Systeme sind relativ kostengünstig und hocheffizient. Wie Sie aber richtig festgestellt haben, gehören sie in den Bereich der Luftverteidigung und können ihre Stärken somit primär in einem kriegerischen Konflikt ausspielen. Im Luftpolizeidienst, der Hauptaufgabe der Luftwaffe in der normalen Lage, geht es aber in erster Linie um identifizieren und helfen. Hier sind bodengestützte Systeme keine Alternative. Auch Erdkampf und Aufklärung können mit ihnen nicht betrieben werden.

Wann fassen Sie den Ersatz der auch schon etwas in die Jahre gekommenen BODLUV-Systeme ins Auge und was bedeutet eine allfällige Verschiebung der TTE-Beschaffung für die Erneuerung der BODLUV?



Markus Gygax

KKdt, Kdt LW
 Jahrgang: 1950
 Familie: Ehefrau Dora, zwei erwachsene Kinder
 Freizeit: Laufsport, Triathlon

Beruf und Militär

- 1974 Mitglied der Patrouille Suisse
- 1982 Staffeldt TI F-5 E/F
- 1985 Cheffluglehrer Pilotenschule TI F-5 E/F
- 1990 ZSO C Fhr + EiLW
- 1994 Chef Einführung F/A-18
- 1998 Brigadier, Kdt Fl Br 31
- 2003 Divisionär, C UG Op, Stv Kdt LW
- 2004 Divisionär, C Ei LW, Stv Kdt LW
- 2009 Korpskommandant, Kdt LW

Gesellschaft

- Vorstand Museumsverein Dübendorf
- Mitglied in diversen Vereinen

Wir arbeiten gegenwärtig intensiv am Konzept für die BODLUV der Zukunft. Selbstverständlich muss auch hier das Wünschbare mit dem Machbaren abgeglichen werden. Auf nationaler Ebene sind wir insgesamt mit der Kanonenflab und den beiden Lenkwaffensystemen Stinger und Rapier nicht auf dem allerneuesten Stand, fallen im Vergleich mit anderen Staaten aber auch nicht zu sehr ab. Der Einfluss der TTE-Beschaffung auf die BODLUV ist klein, da sich die Einsatzspektren nur geringfügig überschneiden. International gesehen bin ich überzeugt, werden die europäischen Staaten in diesem Jahrzehnt Fragen nach einer Lenkwaffenabwehr zu beantworten haben. Oder anders gesagt: Gegen abschbare Gefahren braucht es ein europäisches Flab-

system mit grosser Reichweite. Hierzu werden alle Staaten zu einer Lösung beitragen müssen, auch die Schweiz.

Hat die Überführung von Teilen der Luftwaffe in die LBA und in die FUB deren Leistung beeinflusst und was bedeutet die Weiterentwicklung der Armee für die Luftwaffe?

Nehmen Sie das Beispiel eines Einsatzes. Je mehr Organisationen mit ihren jeweils eigenen Philosophien und Arbeitsweisen unter einen Hut gebracht werden müssen, desto schwieriger wird es. Wir streben – insbesondere auf den Flugplätzen – eine deutliche Reduktion der Schnittstellen an. Was die Weiterentwicklung der Armee für die Luftwaffe bedeutet, kann ich erst sagen, wenn deren genaue Ausgestaltung festgelegt ist. Grundsätzlich gilt: Homogene Organisationseinheiten führen den Kampf der verbundenen Waffen zu Wasser, Land und in der Luft. Sie agieren im Normalfall in drei total verschiedenen Szenarien mit relativ wenig Berührungspunkten. Es geht in unserer Armee primär darum, Doppelspurigkeiten zu vermeiden, Synergien zu gewinnen und damit Kosten zu sparen.

Werden nach Ihrer Ansicht die Aufgaben der Luftwaffe mit dem neuen Sicherheitspolitischen Bericht (SIPOL B) wesentlich ändern?

Nein, ich gehe davon aus, dass der Sicherheitspolitische Bericht im Bereich der Luftverteidigung keine wesentlichen Änderungen bringen wird. Im Zusammenhang mit Sicherheit wird dem Luftraum immer eine wichtige Rolle zukommen. Oder anders: Ohne Sicherheit im Luftraum gibt es keine Sicherheit am Boden. Das haben sämtliche Konflikte in den vergangenen Jahren gezeigt.

Würde sich die Rolle der Luftwaffe in alternativen Armeemodellen wie beispielsweise in einer hochtechnisierten Durchdiener-Armee oder in einer rein infanteristischen Milizarmee ändern?

Die Luftwaffe ist bereits heute hochtechnisiert. Ihre komplexen Systeme lassen sich nur mit einem hohen Anteil an Berufspersonal und Durchdienern betreiben. Bei einer reinen Durchdiener-Armee würde sich die Frage nach der Durchhaltefähigkeit stellen, die heute von der Miliz sichergestellt wird. Für die Armee ist die Miliz wichtig, davon bin ich überzeugt.

Eine «rein infanteristische Milizarmee» müsste per Definition ohne Air Power



Der Kommandant Luftwaffe in seinem Büro beim Interview mit Roland Beck, Chefredaktor ASMZ.

agieren. In Anbetracht der Wichtigkeit, der man bei Konflikten dem Luftraum zuschreibt, ist dies schlicht unvorstellbar. Ich kann mir nicht vorstellen, dass jemand ein solches Modell ernsthaft in Erwägung ziehen könnte.

Trotz den massiven Abbaumassnahmen der vergangenen Jahre leisten die Angehörigen der Luftwaffe täglich einen exem-

plarischen Einsatz. Wie lange wird dies angesichts der eher trüben Aussichten noch andauern?

Ich bin stolz darauf, was die Armee und die Luftwaffe unter zum Teil schwierigen Bedingungen leisten. Die Mitarbeiter sind in der Regel top motiviert und qualifiziert. Damit dies so bleibt, muss der Bund bereit sein, sich als verlässlicher und attraktiver Arbeitgeber zu zeigen. Verschlechtern sich die Anstellungsbedingungen, das Material oder die Infrastruktur, so wirkt sich dies rasch aus. Entstandene Lücken können meistens nur langsam wieder geschlossen werden, ganz zu schweigen vom Know-how-Verlust.

Wie sieht die Zukunft des Militärflugplatzes Dübendorf aus Sicht der Luftwaffe aus?

Dübendorf ist und bleibt für die Luftwaffe ein wichtiger Standort. Wir möchten den Flugplatz über 2014 hinaus mit unseren Helikoptern und kleinen Flächenflugzeugen – keine Kampffjets – im heutigen Rahmen, in der Regel während den Bürozeiten, weiterhin nutzen. In einer Zeit, in der die Luftfahrt immer wichtiger wird, werden auch solche Infrastrukturen immer wertvoller. Folgerichtig stehe ich für den Erhalt von Dübendorf mit einer vernünftigen militärisch-zivilen Mischnutzung ein, die Arbeitsplätze, Innovation und Technologie-Gewinn garantiert – gemäss dem Motto: Gemeinsam nutzen halbiert die Kosten.

Herr Korpskommandant, ich danke Ihnen für die klaren Worte und wünsche Ihnen weiterhin viel Erfolg. ■



Markus Gygax legt grossen Wert auf die Kommunikation mit seinen Mitarbeitenden. Bilder: Luftwaffe